

## Vad gör en god temaparksdesign?

– en förstudie, teorigenomgång och gestaltningsförslag av  
en framtida expansion för Liseberg



*Andrée Olsson*

Självständigt arbete • 30 hp  
Landskapsarkitektprogrammet  
Alnarp 2017

## **Vad gör en god temaparksdesign? – en förstudie, teorigenomgång och gestaltungsförslag av en framtida expansion för Liseberg**

What constitutes a good theme park design? – a pre-study, analysis of theory and a design proposal of a future expansion of Liseberg

Andrée Olsson

**Handledare:** Arne Nordius, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

**Examinator:** Märit Jansson, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

**Biträdande examinator:** Kristin Wegren, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

**Omfattning:** 30 hp

**Nivå och fördjupning:** A2E

**Kurstitel:** Master Project in Landscape Architecture

**Kurskod:** EX0775

**Program:** Landskapsarkitektprogrammet

**Utgivningsort:** Alnarp

**Utgivningsår:** 2017

**Omslagsbild:** Andrée Olsson

**Elektronisk publicering:** <http://stud.epsilon.slu.se>

**Nyckelord:** temapark, nöjespark, tematiserade landskap, rekreativa platser, Göteborg, Liseberg, Disneyland, Six Flags, Cedar Fair

**SLU, Sveriges lantbruksuniversitet**

**Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds- och växtproduktionsvetenskap**

**Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning**

## Sammanfattning

Tematiserade landskap har varit en del av mänsklighetens historia i över 4000 år. Iscensatta landskap användes tidigt i parker och föranledde uppförandet av marknader och sedermera lustträdgårdar. Under modern tid har världsutställningar och nöjesparker varit de företeelser som lett fram till öppnandet av de första temaparkerna i mitten av 1900-talet. Tematiserade landskap och åkattraktioner har funnits sedan tidigare. Unikt med temaparken är att bruka *ett* övergripande tema för att sammanfoga och organisera samtliga komponenter i parken; i syfte att skapa en multisensorisk och teatral verklighetsflykt.

Lisebergs nöjespark öppnade 1923 som en del av 300-års jubileumet över Göteborgs stad. Under 1970-talet gick Liseberg upp som Sveriges mest besökta turistmål. På senare tid har insatser gjorts i ett försök att omvandla den utspridda nöjesparken till en helhetsupplevelse. År 2013 köpte Liseberg upp mark söder om befintlig park. Under efterföljande år offentliggjorde de planerna för en expansion söderöver, och öppnandet av en *second gate*. Syftet med den här masteruppsatsen har varit att presentera en *masterplan* som beskriver ett alternativ för hur den södra expansionen av Liseberg kan utnyttjas. Jag har i uppsatsen utfört en litteraturstudie i syfte att ta reda på de historiska och platsspecifika förutsättningar som råder på Liseberg. Jag har även utfört en andra litteraturstudie i syfte att utreda de metoder som dagens temaparksdesigners använder sig av för att bredda kunskapen inför mitt gestaltungsforslag.

I uppförandet av min masterplan har jag följt den arbetsgång som arkitekten Miodrag Mitrašinović och turismgeografen Salvador Anton Clavé redogör för. Designprocessen för en temapark inleds med utformandet av ett *koncept* i vilket parkens huvudingredienser definieras och det övergripande temat väljs. I den efterföljande *programfasen* väljs

huvudattraktionerna för parken, den övergripande rumsligheten definieras samt de olika områdena av parken ges en egen tematisk identitet. Nästa steg i designprocessen, och slutprodukten för den här masteruppsatsen, är uppförandet av en *masterplan*. I masterplanskedet definieras rörelsemönster, infrastruktur och stödatraktioner, samtidigt som rumsuppbbyggnaden ges en mer ingående beskrivning.

I min historiska analys identifierade jag internationaliseringen och ostindiehandeln som viktiga karaktärer för utvecklingen av Göteborgs stad. Därmed har jag valt *Ostindien* som det övergripande tema utefter vilket övriga komponenter av den södra expansionen skall organiseras. Jag föreslår att den nya parken arrangeras som en resa med det svenska Ostindiska kompaniet. En resa som tar sin början i 1700-talets Göteborg och fortsätter via den Ostindiska övärlden till Indien och Kina. På resan får besökarna till parken lära sig spännande historier, ta del av vilda åkupplevelser samt ges möjligheten att testa sina fysiska förmågor.

I slutet av uppsatsen diskuterar jag de arbetsmetoder som har använts. Under tiden som uppsatsen har färdigställts och gestaltungsforlaget utvecklats har jag funnit en problematik i korsningen mellan de olika fackliga ämnen som har behandlats. Uppsatsen i sig utgör en akademisk text som med sina krav på en linjär arbetsgång och djupare analytisk skärpa påminner om det naturvetenskapliga sättet att jobba. Jag har som landskapsarkitekt utgått ifrån arkitektens intuitiva skissmetod samt försökt finna platsens själ. Temaparken utgör å sin sida en produkt för underhållning och bygger på en kreativ och historiedriven arbetsmetod. Jag ser en tydlig distinktion mellan angreppssättet hos de olika metoderna. Intressant hade varit att framöver studera och fördjupa arkitektens arbetsmetod i syfte att anpassa den efter temaparkens förutsättningar och behov.

## Abstract

Themed landscapes have been a part of human life for over 4000 years. Staged settings were an early adopted strategy in parks and brought forth the development of fairs and pleasure gardens. During modern days world fairs and amusement parks have been the activities that made the opening of the first theme parks possible in the mid-2000<sup>th</sup> century. Themed landscapes and amusement rides have existed for some time. The new and unique quality with theme parks is the use of *one* uniting theme that organizes every component of the park; with the ambition to create a multisensory and theatric escape of everyday life.

Liseberg amusement park opened in 1923 as part of the 300 year celebration of Gothenburg. During the 1970s Liseberg became the number one tourist destination in Sweden. In recent times efforts have been made to transform the separate components of the amusement park into one cohesive experience. In the year of 2013 Liseberg bought land south of the existing park. The following year they released plans to expand the park south, and open up a *second gate*. The purpose of this master thesis has been to present an alternative *masterplan* for the development of the southern expansion of Liseberg. As part of the thesis I have carried out a literature study for the purpose of investigating the historical and site specific conditions. I have in addition carried out a second literature study for the purpose of investigating the methods used by contemporary theme park designers as preparation of my own design.

In the development of my masterplan I have followed the working methods presented by architect Miodrag Mitrašinić and professor in tourism geography Salvador Anton Clavé. The design process of a theme park is initiated with the development of a *concept* in which the main components of the park are defined and a comprehensive theme is

chosen. In the following *program* the head attractions of the park are chosen, the overall spatiality is defined and the different areas of the park are given their own themed identity. The next step in the design process, and the final product of this master thesis, is the creation of a *masterplan*. In the masterplan the layout, infrastructure and supporting attractions are defined, meanwhile the spatial organization is developed further.

In my historic analysis I identified the internationalization and the east India trade as important characters in the development of Gothenburg. This is the reason I have chosen *East India* as the comprehensive theme which along the other components of the southern expansion are organized. I am proposing that the new park should be arranged as a journey with the Swedish East India Company. The journey will take its start in 1800<sup>th</sup> century Gothenburg and continue via the East India archipelago and with India and China as its final destination. On the journey the park visitors will learn exciting stories, go on wild amusement rides and are given the opportunity to try out their physical abilities.

The master thesis ends with a discussion of the working methods that I have utilized. During the project I have found a complex of problems within the many different fields of professions that are involved. The thesis is in itself an academic text with a requirement of a linear process and a deeper analytic ability that resembles the working method of physical science. As a landscape architect I have utilized the intuitive architect method of sketching as well as trying to find the spirit of the place. The theme park is on the other hand a product of entertainment which has its fundamentals in creativity and storytelling. I see a clear distinction between the different approaches within these methods. It would have been interesting to see a study carried out in the future examining the application of the architect methods in theme park design.



## Förord

Nöjesparker har under en längre period varit ett starkt personligt intresse. Jag och min sambo har rest världen runt och har för skrivande stund åkt cirka 350 berg- och dalbanor. Därav blev jag besviken när jag insåg att tematiserade landskap marginaliserats inom landskapsarkitektutbildningen. På egen hand sökte jag därför under hösten 2014 upp *Archifunture*, ett arkitektkontor vars främsta inriktning är gestaltning och tematisering av nöjesparker, för att göra min praktik hos dem.

Under praktiken fick jag en god ingång till nöjesparksbranschen. Kontoret besökte den internationella nöjesparksmässan *European Attraction Show* i Amsterdam där utställare från attraktionstillverkare och nöjesparker världen över deltog. Jag fick även möjlighet att under praktiken arbeta med projekt av ett hotell till en nöjespark i Danmark, en lekplats i Sverige samt den stora attraktionsnyheten för Liseberg år 2015; *Mechanica*.

Vid arbetet med Liseberg fick jag ta del av de planer som parken har för en framtida expansion. Det interna designteamet på Liseberg har redan börjat skissa på vad som kommer bli en expansion söder om befintlig parkmark. Jag tog kontakt med Liseberg för att erbjuda mig att göra en alternativ plan. Parken välkomnade idén då de fann det intressant att se vad en lanskapsarkitekt kunde bidra med inom gestaltningen.

Så föddes idén till denna masteruppsats. En uppsats vars innehåll behandlar en annorlunda och nischad del inom arkitekturen, men en del som jag tror att vi "vanliga" arkitekter har mycket att lära av.

Trevlig läsning!

## Ett stort tack till...

Arne Nordius: min handledare vid SLU Alnarp. Arne har kommit med goda råd och hjälpt mig med litteratursök. Med rötterna i Göteborg har han även gett mig en värdefull insikt i stadens och Lisebergs förflutna.

Lars-Erik Hedin: chef för projekt och utveckling på Liseberg. Lars-Erik har varit min kontaktperson på Liseberg och det är också han som har försett mig med handlingar och dokument rörande den framtida expansionen.

Rasmus Altenborg: VD på Archifunture, företaget som jag gjorde min arkitektpraktik på. Rasmus peppade mig att skriva min masteruppsats om temaparker, och Rasmus har även utgjort en kreativ förebild med de många projekten som jag fick delta i under min praktik.

Katia Lilja: min älskade sambo som stöttat mig i vått och torrt! Katia har ställt upp såväl på det personliga planet samt varit en god partner att bolla teorier och idéer med.

...och självklart även ett stort tack till alla er som läser min uppsats!

## Innehåll

1.1 Bakgrund .....	7	5.4 Huvudattraktioner.....	60
1.2 Frågeställning .....	7	6.1 Masterplaning .....	80
1.3 Mål och syfte .....	7	6.2 Layout och övergripande struktur .....	80
1.4 Material och metod .....	8	6.3 Logistik och infrastruktur .....	93
1.5 Avgränsningar .....	8	6.4 Vegetation .....	98
1.6 Produkt .....	9	6.5 Stödatraktioner .....	110
1.7 Övrigt .....	9	6.6 Avslutande skissprocess .....	124
2.1 Analys .....	10	7.1 Redovisning masterplan .....	133
2.2 Göteborgs historia .....	10	8.1 Detaljer .....	135
2.3 Lisebergs historia .....	16	9.1 Diskussion .....	137
2.4 Platsförutsättningar .....	23	9.2 Att beskriva design genom en vetenskaplig uppsats .....	137
3.1 Temaparksdesign .....	30	9.3 Att designa för underhållning .....	139
3.2 Från trädgård till temapark .....	30	9.4 Att bruka teorier för stadsplanering .....	142
3.3 Designprocessens olika skeden .....	38	9.5 Att skildra främmande kulturer .....	144
4.1 Konceptfasen .....	40	Referenser .....	147
4.2 Tematisk utveckling .....	41		
4.3. Val av tema .....	42		
5.1 Programfasen .....	44		
5.2 Vad innefattar ett ostindiskt tema? .....	44		
5.3 Rumsuppbyggnaden .....	48		



## 1.1 Bakgrund

Nöjesparken Liseberg i Göteborg äger mark på parkeringen söder om befintlig park. Under 2013 förvärvade Liseberg AB även SAABs gamla växellådsfabrik, och under våren 2014 offentliggjorde Liseberg planerna för en framtida expansion av nöjesparken söder om befintlig parkmark.

Såväl det interna designteamet som externa konsulter har kopplats in på projektet, och den 10:e mars 2014 publicerades den första skissen i Göteborgs-Posten. I detta förslag syns hotell, parkeringshus, ett vattenland samt ett mindre grönområde. Thomas Sjöstrand, vice VD på Liseberg, poängterar dock att det är ett första utkast och att parken ännu inte fattat något definitivt beslut om vad expansionen skall innehålla.



**Figur 1:** den första skissen över framtida verksamheter på den södra expansionen.  
Illustration: Liseberg (2014-03-10)

Det är min avsikt att presentera en alternativ *masterplan* för expansionen av Liseberg. För att göra så krävs en förstudie och en teorigenomgång där jag läser på om de lokala och historiska förutsättningar som råder på nöjesparken, samt läser på om gestaltningsteorier för temaparksdesign. Självklart skall jag även ge min personliga vinkling av projektet; som en landskapsarkitekt med ett integrerat helhetstänk och ett grönt synsätt.

## 1.2 Frågeställning

Frågeställningen kan delas upp i tre punkter:

- Hur ser den historiska utvecklingen och platsförutsättningarna för Lisebergs nöjespark ut?
- Hur jobbar dagens designers av temaparker?
- På vilket sätt kan jag inkorporera strategier för temaparksdesign och de historiska samt platsspecifika förutsättningar som råder på Liseberg för att sedan använda mig av dessa i mitt alternativa förslag till masterplan för den södra expansionen av Liseberg?

## 1.3 Mål och syfte

Målet är dels att reda ut de platsspecifika förutsättningar som råder på Liseberg och dels att ta reda på de generella tillvägagångssätt som arkitekter och designers använder sig av då de gestaltar temaparker. Med hjälp av dessa nyvunna kunskaper som bas är målet sedan att göra ett eget gestaltungsförslag till nöjesparken Lisebergs framtida expansion.

Syftet är att åskådliggöra de metoder som temaparksdesigners använder. På så sätt kan jag använda mig av de designstrategier som jag finner användbara, förbättra de metoder som jag ser brister i och inkorporera den kunskap som jag själv har lärt mig under mina studier vid landskapsarkitektprogrammet i Alnarp. Vidare syftar självfallet även

arbetet till att ge ett alternativ till den masterplan som Liseberg själva presenterade under våren 2014, ett alternativ som förhoppningsvis kan inspirera dem när de går vidare i sin framtida detaljplanering.

## 1.4 Material och metod

En bakomliggande litteraturstudie utförs i syfte att ta reda på de historiska och platsspecifika förutsättningar som råder på Liseberg. Ytterligare en litteraturstudie skall göras för att reda ut de generella tillvägagångssätt som arkitekter och designers använder sig av då de gestaltar temaparker. Litteratursök görs genom databaserna *Primo* och *Google Scholar*, samt genom sökningar på *Google* och i biblioteket vid *SLU Alnarp*.

De samlade kunskaperna från de båda litteraturstudierna ligger sedan till grund för det gestaltungsförslag som jag ämnar presentera för den framtida expansionen av Lisebergs nöjespark. Genom de nyvunna kunskaperna från litteraturstudierna, gamla kunskaper från landskapsarkitektprogrammet samt genom en skissprocess tas en masterplan fram.

Referering görs i enlighet med *Harvard-systemet*.

## 1.5 Avgränsningar

Litteraturstudien rörande Liseberg kommer fokusera på områdets historia, före Liseberg blev nöjespark. Det är dessa faktorer som jag finner intressanta; hur har bildandet av Göteborgs stad och de gamla godsägarna på Liseberg präglat nöjesparken som vi känner den idag? Och hur kan dessa historiska parametrar inspirera till nya spännande miljöer i nöjesparken med stark anknytning till platsen? Lisebergs moderna historia efter nöjesparkens öppnande kommer också att utredas, då det är intressant att följa i vilken riktning parken har utvecklats samt vilka

tidigare attraktioner som parken har haft. Dock kommer den moderna historien ej utredas lika ingående.

Litteraturstudien rörande strategier för design av temaparker kommer i mångt och mycket att avgränsas till den fakta som finns tillgänglig på området. Efter en litteratursökning och inläsning inom ämnet har jag funnit en begränsad mängd fakta, varav merparten inriktar sig på management, drift och ekonomi. Mycket lite finns tillgängligt om arkitektur, masterplaning och attraktionsdesign. Därav har den litteratur som finns tillgänglig, ibland självbiografier eller böcker skrivna mer för allmänheten, tagits med i uppsatsen. Mycket av litteraturen har även fokus på *Walt Disney Company* då det var den som banade väg för temaparken som fenomen och idag är det dominerande företaget på marknaden. Med detta i åtanke gäller det självfallet att vara källkritisk i skrivandet.

Arbetet med gestaltungsförslaget avgränsas rent geografiskt till de ägo gränser som Liseberg AB besitter. Gestaltungsförslaget kommer endast vara övergripande, och få karaktären av en masterplan, då det inte finns tidsutrymme för att gå ner i den schematiska designprocessen. Fokus kommer att läggas på det överordnade konceptet, layout och rörelsemönster, rumsbildningar samt integration av attraktioner och övriga byggnader i parken.

Ett övergripande ekonomiskt tänk genomsyrar givetvis arbetet med gestaltungsförslaget för att undvika orimligt dyra lösningar och för att skapa en trovärdighet i uppsatsen. Det finns emellertid inga kostnads-kalkyler redovisade. Detta eftersom uträkningen av kostnaderna är en mycket komplex process, som kräver noggranna analyser och som jag som landskapsarkitekt har begränsade kunskaper om. Det står även oklart i det

här skedet hur mycket pengar Liseberg kommer investera i den södra expansionen.

## **1.6 Produkt**

Litteraturstudierna redovisas i denna vetenskapliga uppsats. De historiska och platsspecifika förutsättningarna presenteras i ett renodlat analyskapitel, medan teorier för temaparksdesign redovisas och diskuteras parallellt med utvecklingen av gestaltungsförslaget.

I slutet av uppsatsen presenteras en enklare version av den masterplan som min designprocess har resulterat i. Denna masterplan utvecklas sedan ytterligare för att inkludera situationsplan, förklarande skisser och fotografier, en narrativ beskrivning, rumsliga analyser samt en beskrivning av de rörelsemönster som jag ämnar skapa i parken. Den utvecklade masterplanen presenteras därefter inför ledningen på Liseberg som ett alternativt till det första utkast som parken själva presenterade 2014-03-10.

## **1.7 Övrigt**

Samtliga kartor, planer och dylikt är orienterade med väderstrecket norr uppåt om inget annat anges.



## 2.1 Analys

Som en inledning till gestaltungsuppgiften har jag utfört en grundlig analys av de platsspecifika förutsättningar som råder på Liseberg. Dessa analyser har delats in i tre avsnitt; 2.2 Göteborgs historia, 2.3 Lisebergs historia samt 2.4 Platsförutsättningar.

Liseberg har en rik historia och efter samtal med Arne Nordius (2014-11-11), universitetsadjunkt vid SLU Alnarp men även inrotad göteborgare, står det klart att Liseberg är mycket mer än bara en nöjespark med åkattraktioner. Parken bjuder även på en scén, dansbana, lustgård, idrottshall, restauranger, spelhallar med mera. Alla kvaliteter som utgör en del av ett rikt kulturarv, och alla kvaliteter som besökare förknippar med och förväntar sig av parken. Därav kommer det sig naturligt att utöver platsspecifika förutsättningar såsom geologi och infrastruktur även utreda historien ur vilken dagens Liseberg har bildats.

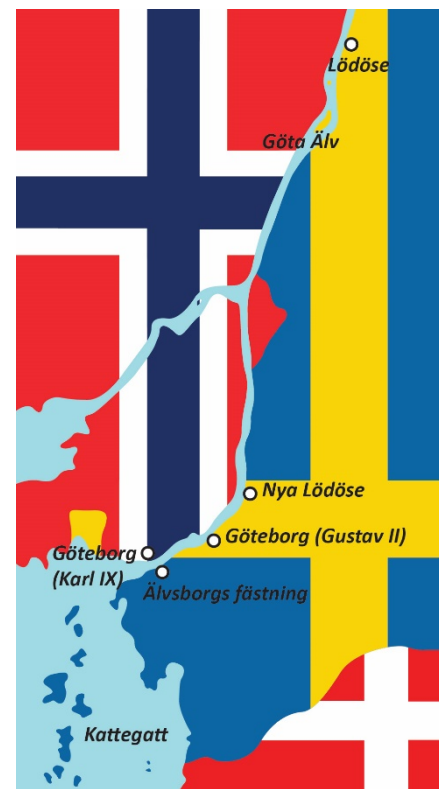
Liseberg visar också på en historia starkt knuten till Göteborg och som är präglad av stadens utveckling. Nöjesparken slår upp sina portar för första gången som en del av Jubileumsutställningen 1923 i Göteborg (Enhörning, 2009, s. 184) och *Liseberg AB* är idag fortfarande ett helägt bolag inom Göteborgs kommun (Andersen et al., 2014). Därav börjar den historiska genomgången med en tillbakablick på de händelser som format Göteborg till den stad den är idag.

## 2.2 Göteborgs historia

I mitten av 1200-talet lyckas svenskarna för första gången erövra mark vid *Göta älvs* mynning, mellan det danska *Halland* och det norska *Bohuslän* (Andersson et al., 2014). Den strategiska kustremsan kom att bli mycket viktig ur handelssynpunkt för de svenska makthavarna, och under 1300-talet uppfördes flera borgar i området som skydd mot grannarna (ibid).

*Lödöse* var vid tiden den stad som låg närmast Kattegatt. Dock låg staden flera mil uppströms, innanför det norska *Bohus*, vilket medförde att svenskarna tvingades betala skatt varje gång de passerade med sina skepp (Kallebäckskälla, 2014). Därav beslöt Sten Sture den äldre 1473 anlägga en ny stad, *Nya Lödöse* (nuvarande *Gamlestaden*), närmare Göta älvs utlopp. Det strategiska läget gjorde att handeln blomstrade och fartyg från Skandinavien, Storbritannien, Nederländerna och Hansastäderna i Tyskland kom och köpslog (ibid).

Under mitten av 1500-talet blev dock läget med de krigslystna grannländerna för utsatt för invånarna i *Nya Lödöse* och flera av dem valde att flytta till *Älvsborgs fästning*, för att där söka skydd och bygga upp en ny stad (Andersson et al., 2014). År 1607 anlade kung Karl IX ytterligare en stad i området, *Göteborg*, på motsatt sida Göta älv (nuvarande *Hissingen*), en stad som dock till stora delar förstördes fyra år senare under Kalmarkriget (ibid).



Figur 2: karta över de tidiga bosättningarna.  
Illustration: Andrée Olsson (2016-03-07)

### 2.2.1 Staden bildas

Det var dessa ovan beskrivna utspridda bosättningar vilka kung *Gustav II Adolf* år 1621 lät samla till en gemensam stad under namnet *Göteborg* (Enhörning, 2009, s. 182-183). Kungen donerade land på vilken den nya

staden kunde upplåtas och tog hjälp av nederländska arkitekter för att utarbeta en stadsplan (ibid). Gatorna arrangerades i vinkelräta nät vilket skilde sig från tidigare medeltida stadsstrukturer, medan husen som uppfördes i övervägande grad var enkla konstruktioner i trä. Nederländarna förde även in kanaler i staden för att dränera den sankta marken och underlätta handel med båtar (ibid). Idag återstår dock endast *Stora Hamnkanalen*, medan övriga kanaler fyllts igen (Andersson et al., 2014). Göteborg hade vid den här tiden en stark internationell prägel då kungen, utöver nederländare, även hade bjudit in tyskar, skottar, engelsmän och fransmän för att hjälpa till med uppförandet av Göteborg. Immigranter som senare valde att bosätta sig i den nya staden och som kom att få stort inflytande (Enhörning, 2009, s. 182-183).

Göteborg hade en stark utveckling under 1600-talet och kom att agera som det svenska rikets port mot den nordvästeuropeiska marknaden (Andersson et al., 2014). Staden skaffade sig även ett namn som manufaktur tillverkare och blev snabbt en av frihetstidens stora städer inom klädestillverkning (ibid). Den starka utvecklingen fortsatte under 1700-talet då staden kom att öka sin betydelse inom sjöfart och handel. Göta älv fungerade effektivt som en pulsåder på vilken järn och trävaror transporterades från Värmland och Bergslagen, till Göteborg och vidare ut i Europa (Andersson et al., 2014). Fiskeindustrin tog också fart. Stora mängder sill exporterades (ibid) och flertalet producenter av fiskleverolja etablerades i skärgården (Ohlson, 2014). Husen som uppfördes från 1700-talet och framåt kläddes huvudsakligen i gult tegel eller med putsade fasader, då detta ansågs bäst ur klimatsynpunkt mot de hårda göteborgska saltvindarna (Andersson et al., 2014).

### 2.2.2 Den transoceaniska handeln

Från bildandet av staden fram till början av 1700-talet hade Göteborg hunnit mer än femdubbla sin befolkning, och med cirka 10'000 invånare var man nu en av rikets tre största städer (Enhörning, 2009, s. 183). Utvecklingen fortsatte i rask takt med bildandet av det *Ostindiska kompaniet* år 1731 (ibid). Flera av de ledande nationerna i Europa hade under en längre tid framgångsrikt bedrivit handel med Asien. Skottarna var dock exkluderade från det brittiska *East India Company*, varför de skotska köpmännen istället investerade i Göteborg (Frängsmyr, 2014).

Ostindiska kompaniet var i realiteten ett företag som av de svenska myndigheterna givits ensamrätten till all handel med länder öster om *Godahoppsudden* (Frängsmyr, 2014). Kompaniet investerade i skepp och besättning för att sedan organisera expeditioner till Asien. Där köptes en stor mängd varor för de silvermynt som man erhållit genom försäljning av järn- och trävaror i Cádiz (Spanien). Sedan auktionerades godset ut vid hemkomsten till Göteborg. Varorna bestod främst av porslin, te, pärlmor, silke, siden och möbler, men även av andra exotiska varor (ibid). Investeringarna blev mycket rika på vinsterna som handelskompaniet gjorde och Göteborgs stad blomstrade (Nordqvist & Wahl, 1998, s. 80-81).

Första skeppet avseglade 1732 men stötte på problem direkt. Utanför Indonesiens kust blev fartyget attackerat av holländska soldater, och besättningen tvingades sargade segla hem igen. Andra skeppet mötte ett liknande öde då man i *Tamil Nadu* (Indien) ämnade anlägga ett faktori, men blev attackerade av brittiska och franska utposter vilka inte ville ha någon konkurrens (Frängsmyr, 1976). Efter den tröga starten lades strategin om och det svenska Ostindiska kompaniet koncentrerade sig framöver på den kinesiska marknaden. I Kina seglade man till *Kanton*, nuvarande *Guangzhou* (vid Pärflodens delta) (Müller, 2003, s. 28-30). Det

var vid tiden den enda kinesiska hamn som var öppen för europeiska handelsmän. Till skillnad från Indien och andra länder var Kina en stormakt med stark militär som kolonialmakterna inte hade någon kontroll över. Därav dikterade kineserna villkoren för handeln och tillät alla europeiska länder handla under fri konkurrens (ibid). Totalt gjorde ostindiska kompaniet 132 resor varav merparten till Kina, och endast ett fåtal till *Indien*, *Mauritius* och den ostindiska övärlden (Nordqvist & Wahl, 1998, s. 80-83). Kompaniet upplöstes 1815 efter förändrade handelsmönster och krig i Europa (ibid).



*Figur 3:* färglitografi från 1787 av Elias Martin. Föreställande Göteborgs hamn med Ostindiska huset i bakgrunden. Foto: Svenska Turistföreningen (1978)

Ostindiska kompaniet har lämnat många spår efter sig. Kompaniet gör sig kanske mest påmint genom det ståtliga *Ostindiska huset*,

magasinbyggnaden på Norra hamngatan, som idag utgör lokaler för Göteborgs stadsmuseum (Mikkelsen, 2014). Sedan 2003 finns även en rekonstruktion av ostindiefararen *Götheborg*, som 1745 gick på grund utanför Göteborgs hamn (Enhörning, 2009, s. 192-193). Ostindiska kompaniet hade emellertid också en stor inverkan på internationaliseringen av Göteborg och bidrog till spridningen av kinesiskt gods och kinesisk kultur. Kompaniet var även centralt i utvecklingen av Göteborg som ett svenskt handelscentrum och bidrog starkt till stadens tillväxt (Frängsmyr, 2014). De transoceanska seglatserna bidrog dock inte enbart till handeln; även vetenskapen drog nytta av resorna. Till exempel kan nämnas att flera av Linnés apostlar följde med på ostindiska kompaniets fartyg och inventerade flora och fauna i både Afrika och Asien (Nyberg, 2007, s.7).

### 2.2.3 Göteborg som industri- och trädgårdsstad

Som ett resultat av många bränder beslutades i början av 1800-talet att endast stenhus fick uppföras i Göteborg stad (Enhörning, 2009, s. 183). Göteborg var även i behov av expansion varför man beslöt sig för att riva försvarsmurarna, leda om vallgravarna och utarbeta en ny stadsplan (Backström, 2014). Staden som hade blomstrat under föregående århundrade upplevde nu emellertid flera bakslag. Efter Napoleonkrigens slut år 1814 var det inte bara ostindiehandeln, utan även övrig handel som minskade och många företag tvingades i konkurs. (Enhörning, 2009, s. 183). Vid samma tidpunkt drabbades Göteborg olägligt av ett kolerautbrott, vilket decimerade stadens befolkning. Händelserna ledde till en tung depression (ibid). Det var inte förrän i mitten av 1800-talet, efter att staden försätts med järnvägsspår samt *Göta-* och *Trollhätte kanal* byggts, som staden återhämtade sig (Enhörning, 2009, s. 183-184). Den

förbättrade infrastrukturen ledde till en ökad industrialism och flera nya fabrikskomplex uppfördes längs Mölndalsån (ibid).

Göteborg skapades sig också tidigt en profil som trädgårdsstad. Redan 1842 öppnade *Göteborgs trädgårdsförening* som Sveriges första offentliga park (Andersson et al., 2014). Några decennier senare, år 1876, öppnade den 140 hektar stora *Slottsskogen* för allmänheten. Ekskogen med sina rötter i *Älvsborgs Kungsladugård* restaurerades, dammar anlades och träskmark dikades ut. Slottsskogen är en väl differentierad park som än idag är mycket populär och välbesökt bland Göteborgarna (ibid).



*Figur 4:* till vänster Göteborgs trädgårdsförening med Palmhuset, inspirerat av samtida Crystal Palace i London. Till höger en glänta i Slottsskogen. Foto: Arild Vågen (2011-11-25); Bengt Larsson (2007-06-10)

Sedan alla svenska män givits rätten att köpa land, beslutade Göteborg stad att 1860 dela in utmarken i så kallade *landerier*; mindre plättar land som innehavarna kunde bruka efter eget behov, ofta med tillhörande gårdshus (Enhörning, 2009, s. 183-184). Ett annat för Göteborg karakteristiskt inslag är *landshövdingehusen*. För att komma runt förbudet med trähus uppfördes under andra hälften av 1800-talet flervåningshus med bottenvåning av sten och övre plan i trä (ibid). År 1861 utlystes en tävling för hur stadsplanen utanför vallgraven skulle se ut. Det vinnande

förslaget inkluderade den monumentala *Kungsportsavenyn*, i folkmun enbart *Avenyn* (Andersson et al., 2014).

Utöver den fortsatt goda kontakten med skottar kom även en annan folkgrupp att få stort inflytande. Sedan Göteborg stad i slutet av 1700-talet givit lov för *judar* att bosätta sig i staden ökade inflyttningen stadigt under 1800-talet. I slutet av århundradet var invandringen som störst då många judar flydde till Sverige från förtrycket i Tsarrysland, Baltikum och Polen (Judiska församlingen i Göteborg, 2014). En stor andel av politikerna i stadsfullmäktige kom att ha judiskt påbrå och många judiska män kom att göra sig kända i Göteborg; som till exempel *Göteborgs-Postens* grundare *Albert Bonnier* (ibid).

Vid sekelskiftet 1900 hade befolkningmängden åter stigit, och var nu uppe i 130'000. Därmed var Göteborg nu rikets andra största stad (Andersson et al., 2014). Även industrierna utvecklades, och med *Lindholmen*, *Götaverken* och *Eriksberg* kom Göteborg att få Sveriges starkaste varvsindustri (ibid). Göteborg fick även flera rederier vilka trafikerade stora delar av världen (Enhörning, 2009, s. 184). Vid sekelskiftet var *Gamlestadens Fabriker AB* en ledande aktör inom textilindustrin och som skulle komma att få stor betydelse för svenskt näringsliv under 1900-talet (ibid). Kullager av dålig kvalitet hade länge varit en begränsande faktor inom industrin, men när Gamlestadens Fabriker AB uppfann det *självreglerande kullagret* revolutionerades branschen (Enhörning, 2009, s. 184). 1907 gjordes en avknoppning från moderbolaget och *Svenska Kullagerfabriken* bildades (ibid). Företaget blev snabbt världsledande och ville även slå sig in i den växande fordonsindustrin. 1926 bildade man därför dotterbolaget *AB Volvo*, vilket kom att bli en av Sveriges ledande arbetsgivare och exportindustrier (ibid).



## 2.2.4 Utvecklingen till modern stad

År 1923 hölls världsutställningen i Göteborg; en utställning som var tänkt som ett jubileum till stadens 300-årsdag, men som blivit försenad med två år (Enhörning, 2009, s. 184). *Jubileumsutställningen* hade öppet under 5 månaders tid och besöktes av totalt 4,2 miljoner besökare, varav många från utlandet (Högberg, 2006). Utställningen bestod av tre olika delar; en industriutställning med 900 deltagande företag, en uppvisning av västsvensk kulturhistoria (ibid) och av rena attraktioner för förlustelse. Utställningen fick stor internationell exponering och många av de byggnader och platser som uppfördes specifikt för utställningen har idag en central roll i Göteborg och förknippas med staden. Bland annat uppfördes *Götaplatsen*, *Göteborgs konstmuseum*, *Göteborgs Naturhistoriska museum*, *Svenska Mässan*, *Göteborgs botaniska trädgård* samt en nöjespark på det gamla landeriet *Liseberg* (Enhörning, 2009, s. 184).



**Figur 5:** Bilderna visar i medurs ordning: Götaplatsen vid slutet av Avenyn, Göteborgs konstmuseum, Göteborgs botaniska trädgård samt Svenska Mässan. Foto: Pär Henning (2004-06-01); Bolster Mage (2013-06-01); Christer Johansson (2011); Fredrik Bruno (1948)

En av huvudattraktionerna på Jubileumsutställningen var den botaniska trädgården vilken började anläggas 1915 (Andersson et al., 2014). Då botaniska trädgården stod färdig 8 år senare var den Sveriges största sett till både yta (175 hektar) och till antalet arter (cirka 12'000). Trädgården var, och är fortsatt, högt ansedd ute i Europa. Den är även ett mycket populärt resmål och en av anledningarna till att Göteborg erhållit sitt rykte som grön stad (ibid). Botaniska trädgården innehåller bland annat 155 hektar naturreservat med västsvenskt kulturlandskap, en klippträdgård med vattenfall, en rhododendrondal och ett arboretum (ibid).

Under 1930-talet och framåt kom mer modernistiska ideal råda inom arkitekturen, såsom de enkla och funktionalistiska husen i den nya stadsdelen *Johanneberg* (Enhörning, 2009, s. 184-185). Framåt 60-talet upplevde Göteborg emellertid, i likhet med övriga Sverige, en akut bostadsbrist. Många gamla områden revs till förmån för massproduktion av nya höghus (ibid). Trots den höjda levnadsstandarden kritiserades områdena för dess monotona miljöer och inhumana skala (Andersson et al., 2014), och många av områdena såsom *Hjällbo* och *Bergsjön* kom att präglas av segregation (Enhörning, 2009, s. 184). Även i den gamla stadskärnan från 1621 revs byggnader. Under 70-talet jämnades hela stadsdelen *Östra Nordstaden* med marken och ersattes av ett modernt köpcentra; *Nordstan* (ibid).

Varvsindustrierna gick fortsatt bra i mitten av 1900-talet och många företag värvade arbetskraft utomlands för att fylla behoven (UNHCR, 2014). Arbetarna kom främst från Finland, Italien, Turkiet och Jugoslavien, men även från andra västländer (ibid). Under 60-talet gick det som allra bäst och varvsindustrin blomstrade. I och med oljekrisen på 70-talet kom emellertid många av varven tvingas lägga ner (Enhörning, 2009, s. 186) och arbetskraftsinvandringen avtog (UNHCR, 2014).

### 2.2.5 Framtidsutsikter

Göteborg är idag en stad uppdelad på många mindre distrikt med stark identitet, till exempel *Haga*, *Majorna* och *Masthugget* (Enhörning, 2009, s. 185-189). Men Göteborg är även en stad med stark segregation. Enhörning skriver att i många av de miljontalsprojektområden som nämndes under föregående rubrik har en stor andel flyktinginvandrare från främst *Afrika*, *Balkan* och *Mellanöstern* samlats. Invandrare som fått en mera negativ klang än de folkgrupper som tidigare flyttat in till staden, och som lider stort utanförskap och socialt missnöje (ibid). *Göteborgs Universitet* utreder hur dessa grupper kan integreras bättre i samhället (ibid).

Trots de många utspridda områdena i Göteborg, har det kommersiella centrumet till stor del behållits innanför de gamla vallgravarna. Området har dock utvidgats med Kungssportsavenyn upp mot Götaplatsen och det så kallade *evenemangsområdet* längs *Skånegatan* (Enhörning, 2009, s. 185-189). Här ligger bland annat Nordens största utomhusarena *Nya Ullevi* sedan 1958, då fotbolls VM arrangerades där (Götevent, 2014). Även inomhusarenan *Scandinavium* ligger på Skånegatan där *Gothenburg Horse Show* årligen arrangeras; en av världens största ridtävlingar. Ett annat stort idrottsevenemang som arrangeras årligen i Göteborg är *Gothia Cup*; världens största ungdomsturnering i fotboll (Nyman et al., 2013, s. 13-20). Enhörning avslutar med att nämna de många centrala parkerna som en tydlig karaktär av dagens Göteborg, vilka idag fungerar som stadens gröna lungor (2009, s. 185-189).

I framtiden satsar Göteborg på utveckling i områden med god kollektivtrafik (Enhörning, 2009, s. 189-192). Områdena kring centrum och längs Göta Älvs strand, i det så kallade *Älvrummet*, spås bli de mest attraktiva lägena. Därför satsar staden här på förtätning med en attraktiv

blandning av bostäder, arbete, kultur, mötesplatser och gröna ytor (ibid). Ett annat område som Göteborg satsar stort på är turistnäringen som visat på en konsekvent tillväxt de senaste 22 åren (Nyman et al., 2013, s. 3-20). Staden investerar idag medvetet på festivaler, sammanträden, sport, kultur och nöje för att öka turismen, och i framtiden vill man utöka sitt varumärke ytterligare (ibid).

Gunilla Enhörning, stadsbyggnadsvetare på Chalmers Tekniska Högskola, menar att Göteborg i framtiden måste hitta lokala och regionala karaktärsdrag och integrera dem som användbara symboler för staden (2009, s. 189-193). Hon skriver: "för att framgångsrikt marknadsföra [Göteborg] måste stadens unika kvaliteter och arv som hamnstad lyftas fram". Enhörning jämför här Göteborg med andra hamnstäder och menar att staden varit förhållandevis dålig på att ta tillvara på kvaliteterna med kajer och andra kustnära områden (ibid). Trots att Göteborg på senare år har vuxit fram mer och mer som en kunskapsstad med universitet och en livfull ekonomi får man inte glömma sina rötter som industristad. Göteborg har fortfarande Skandinavians största hamn, och den enda i Sverige som tar emot oceangående fartyg (ibid). Gunilla Enhörning förespråkar åtgärder som återställer stadens levande kontakt med Göta Älv genom strandnära gång- och cykelvägar samt caféer och restauranger med utsikt över älven (2009, s. 189-193). Vidare föreslår hon en starkare anknytning till det Svenska Ostindiska Kompaniet genom till exempel en permanent utställning av ostindiefararen Götheborg, vilket hon menar stolt skulle återuppliva de gamla handelstraditionerna och göra både turister samt boende i området nyfikna (ibid).



## 2.3 Lisebergs historia

Nöjesparken Liseberg öppnade sina dörrar första gången 1923 som en del av Jubileumsutställningen och är idag Sveriges största nöjespark sett till antalet besökare (Rubin et al., 2014). Parkens historia kan dock dateras mycket längre tillbaka än så. De äldsta källorna visar att marken på vilken Liseberg ligger idag användes redan av de gamla stadsborna i Nya Lödöse; då som utmark (Kinde et al., 2014). Webbplatsen *Det Gamla Göteborg* målar upp en romantisk bild om getter och får som strövade upp för berget, medan hästar och kor stod för betet på de vidsträckta ängarna nedanför (ibid). Marken, som ligger på bördig lerjord, kom emellertid snart användas för mer vinstbringande syften. Efter bildandet av Göteborg stad anlades ett tobaksplantage mellan Mölndalsån, berget och Örgrytevägen (ibid). Tobak var vid tiden en ny företeelse i Europa, och det var många som försökte kapitalisera på råvaran (Söderberg, 2014). År 1727 övertog rådman *Jacob Bratt* plantaget (Duarte, 2007). Han uppförde de första byggnaderna på marken i form av torkhus för tobaken, samt även ett stärkelsebruk (vid nuvarande *Rondo*) (Kinde et al., 2014). Helio Duarte på *Alla tiders Göteborg* skriver att skörden var måttlig, men att plantaget ändå kom att bli känt och i folkmun kallat för *det Brattska Plantaget* (2007).

### 2.3.1 Ägorna får sitt namn

År 1748 går Jacob Bratt olyckligt bort (Dahl, 2004, s.5) och hans arvingar väljer att sälja ägorna till den framgångsrike köpmannen *Johan Anders Lamberg* (Kinde et al., 2014). Lamberg investerade främst sina pengar i manufakturindustrin, men även i kolonialvaror som blivit populära med tidens transoceaniska handel (Grage, 2014a). Det var manufakturintresset som fick Lamberg att köpa stärkelsefabriken, vilken han byggde om för produktion av de allongeperuker som var populära under 1700-talet

(ibid). Med fabriken följde även Brattska Plantaget på vilket Lamberg lät uppföra ett boningshus med tillhörande trädgård år 1753. Gården kom främst att användas som sommarstuga men Lamberg, som hade ett stort trädgårdsintresse, tog sig ändå tiden att plantera ekar runt trädgården som snart fick karaktär av park (Kinde et al., 2014). Boningshuset är den byggnad som vi idag känner som *Landeriet* på Liseberg (ibid).



Figur 6: Landeriet är den äldst bevarade byggnaden på dagens Liseberg. Foto: Andrée Olsson (2014-12-04)

Johan Lamberg var gift med Elisabeth Söderberg (Svensson, 2014), som han dock oftast bara kallade för Lisa (Kinde et al., 2014). Av kärlek till sin hustru döpte Lamberg gården till *Lisas Berg* (ibid). Enligt Elsa-Britt Grage på *Riksarkivet* kom gården samt ägorna även att kallas *Elisaberg*, och som vi alla känner till så småningom: *Liseberg* (2014a).

### 2.3.2 Ett mörkare arv

Efter de tidigare stabila ägarförhållandena sker nu många händelser i snabb följd. På grund av ekonomisk kris tvingas Lambert 1777 sälja

stärkelsebruket till Johan Bestman som omvandlar det till sockerbruk, senare benämnt *Lisebergs Sockerraffinaderi* (Alfredsson et al., 1998, s. 13-14). Gården behöll makarna Lamberg fram till deras bortgång fem år senare (Kinde et al., 2014). Näste ägare till gården kom istället att bli major *Johan Henrik Rosenschütz* 1793 (ibid). Han hade fått arva en stor mängd pengar av sin avlidne far som han gillade att spendera på extravagans och fester. Rosenschütz var även något av en bråkstake. Som exempel kan nämnas att han bland annat blev portförbjuden från alla fester på hovet i Stockholm (ibid). Majoren blev ej heller långvarig på Liseberg utan bestämde sig för att lämna Göteborg ett knappt decennium senare. Då för att bygga upp sitt eget harem i Borås (ibid).

Efter kaoset med Rosenschütz köptes Liseberg av kommerserrådet Andreas Andersson (Kinde et al., 2014) som restaurerade landeriet och uppförde ett större boningshus mitt emot, idag *Wärdshuset* (Alfredsson et al., 1998, s. 14). Ägorna återinvigdes 1801 med en jättelik bal med många framstående kulturmänniskor och internationella gäster (ibid).



Figur 7: nuvarande restaurang Wärdshuset. Foto: André Olsson (2014-12-04)

Andersson blir dock inte långvarig, och näste ägare sägs ha varit en kriminell köpman som använt ägorna som bas för att gömma smuggelgods (Kinde et al., 2014). Varor från utlandet skeppades in nattetid via Askimbukten, sedan transporterades de via Mölndalsån eller Örgrytevägen, in på Lisebergs ägor (ibid). Liseberg med sin natur och terräng erbjöd flertalet gömställen för smuggelgodset (ibid). Alfredsson et al. menar att informationen är svårbekräftad och kanske rent av bara en myt (1998, s. 14), medan Kinde et al. hänvisar till flertalet fynd av "finurligt gömda dyrgripar" som gjorts i parken efter köpmannens död. (2014)

### 2.3.3 Familjen Nonnen

Efter en kort sejour mellan 1819 och 1822 med Olof Melin som ägare kom sedermera släkten *Nonnen* från Liverpool att vara bosatta på Liseberg under nästan ett helt sekels tid (Kinde et al., 2014). Enligt Alfredsson et al. är även Nonnen det namn som dagens göteborgare främst förknippar med Liseberg (1998, s. 14).

*John Nonnen* kom ursprungligen från Liverpool men spenderade sina unga år hos farbrodern i Tyskland. Där skolades han till handelsman och blev så småningom anställd på ansedda *L F Lorent am Ende* i Hamburg (Grage, 2014b). Nonnen blev snabbt vän med ägarens son *Robert*, och kom även till att gifta sig med dennes syster (ibid). I början av 1800-talet tvingades dock Nonnen med familj fly då *Jean Baptist Bernadotte* (senare kung Carl XIV av Sverige) under Napoleonkrigen intagit Hamburg (Kinde et al., 2014). Flykten gick slutligen till Göteborg, dit svågern Robert Lorent flyttat ett par år tidigare (Grage, 2014b). Då kriget drog ut på tiden och Nonnens vistelse såg ut att bli långvarig bestämde han sig för att investera sina pengar i Lorents nystartade sockerbruk vid Klippan (Göteborg) (ibid). Efter depressionen som ledde slutet av Napoleonkriget gick sockerproduktionen emellertid trögt och Nonnen bestämde sig för att själv ta

över ledningen av verksamheten. Satsningen gav resultat och år 1820 var Lorentska bruken Göteborgs största industri. Lorents var mycket nöjd, och som belöning köpte han Liseberg åt familjen Nonnen (Alfredsson et al., 1998, s. 14-15). Betalningen till Olof Melin avlades emellertid på ett mycket originellt sätt. Lorent betalade i socker, sirap och porter; de varor som producerades ute vid det Lorentska bruket i Klippan (ibid).

John Nonnen var både en friluftsmänniska och hade ett starkt trädgårdsintresse. Han lät inrätta en engelsk park och trädgård på Liseberg (Grage, 2014b). Alla byggnader kläddes med *vildvin* (*Parthenocissus quinquefolia*) och prunkande rabatter anlades där Lisebergshallen ligger idag (Kinde et al., 2014). Nonnen var även den som införde *dahlian* (*Dahlia x pinnata*) i Sverige (ibid). Dahlian som ursprungligen växer i bergstrakterna i Mexiko spreds i Europa under 1700-talet (Olsson, 2014), och John Nonnen tog med sig växten från sitt hemland Storbritannien (Kinde et al., 2014).



*Figur 8:* klättrande vildvin till vänster och en förädlad sort av dahlia till höger. Foto: John Leffmann (2015-10-18); Mary St George (2012-02-23)

Vid Roberts bortgång försattes Lorentska bruken tillfälligt i konkurs, tills *David Carnegie Jr* köpte verksamheten på auktion (Grage, 2014b). Nonnen kvarstod dock som disponent för bruken fram till sin död, varpå Carnegie

erlade ett donationsbrev i vilket han skänkte en årlig pension till Nonnens hustru och hans fyra döttrar (ibid) Ann, Charlotte, Emilie och Mary (Kinde et al., 2014). Äldsta dottern Fanny som tidigare bott i landeribyggnaden med maken Morgan hade flyttat till England (Alfredsson et al, s. 15, 1998).

De fyra (kvarvarande) systrarna Nonnen kom att leva resten av sina liv i Göteborg och på Lisebergs landeri (Kinde et al., 2014). Enligt Alfredsson et al. kom systrarna att bli legender i Göteborg och starkt bidragande till att forma Liseberg till en kulturens högborg (1998, s. 15). Ingen av systrarna kom att gifta sig, men de kom att bli framträdande personligheter inom såväl konstnärs- som författarvärlden (Kinde et al, 2014). De kom att ta emot flertalet framstående utländska gäster samt lokala kändisar på Lisebergs ägor (Grage, 2014b). Systrarna ärvde också faderns hortikulturella intresse. Som exempel kan nämnas att de gjorde om Lisebergs prydnadsträdgård till en plantskola där de drev upp växter för försäljning. Ett populärt inslag bland göteborgarna (ibid).

#### 2.3.4 I början av 1900-talet

Utanför landeriet Liseberg, men väl som en del av dagens nöjespark, utvecklades parallellt med släkten Nonnen en intressant sidohistoria. *Wilhelm Friberg*, som av Jan Lindroth på Nationalencyklopedin betecknas som ”den främste ledarpionjären inom Göteborgs idrottsrörelse”, bildade 1887 *Örgryte idrottssällskap*. (2014) Friberg hade fått hyra en vildvuxen tomt öster om Mölndalsån. På tomten anlade han vintertid skridskobana och under sommarhalvåret utfördes såväl friidrott som gymnastik (Alfredsson et al., 1998, s.15). Platsen som Friberg lät kalla *Balders Hage* blev senare hemmaarena för Örgryte IS (ibid). Det bör även nämnas att Friberg var ledamot i både Svenska Friidrottsförbundet och Riksidrottsförbundet, samt ordförande i Svenska Fotbollsförbundet (ibid). Örgryte IS har sedan länge flyttat sin verksamhet, men sedan 2003 står



Nordens största berg- och dalbana i trä på de gamla markerna där Wilhelm Friberg en gång startade Örgryte IS (Liseberg, 2015a). Som en respektfull hyllning från Lisebergs sida lät man döpa attraktionen, som vid flera tillfällen omnämnts som en av världens bästa, till *Balder* (ibid). Liseberg har även uppfört en minnessten till Örgryte IS ära, och tågen är färgade i blått och rött; samma färger som Örgryte idrottssällskap (ibid).

Göteborgs stad köpte år 1908 upp landeriet Liseberg med tillhörande byggnader vilka tills vidare hyrdes ut som bostäder (Kinde et al., 2014). Göteborg, som närmade sig 300 år, började 1915 planera inför en jubileumsutställning (Alfredsson et al., 1998, s. 18-23). Staden hade förutom Liseberg köpt upp annan mark i och runt stadsdelen Lorensberg, och planerade för en "jubileumsstad" på området. (ibid) Liseberg som inte var en direkt del av jubileumsstaden, men som låg i anslutning till den, kom att utgöra en viktig del som en stor nöjespark med bland annat Sveriges första berg- och dalbana (ibid). Anledningen till uppförandet av nöjesparken anges på Lisebergs hemsida vara att det historiskt sett varit ett framgångsrikt koncept för att locka publik till stora utställningar. Göteborg ansågs också som en tråkig stad vid tidpunkten; något som de styrande politikerna var måna om att ändra uppfattningen om (2015b).

Platsen för nöjesparken var emellertid inte helt självklar. När stadsfullmäktige först drog upp planerna för Jubileumsutställningen diskuterades ett område mellan Johanneberg och Karlsberg (Alfredsson et al., 1998, s. 13-19). Till slut föll valet dock på Liseberg på grund av dess strategiska läge i slutet av evenemangsområdet, samt på grund av att *Barnens Paradis* redan förlagts till Johanneberg (ibid). Efter år av förberedelser skedde så invigningen den 8:e maj 1923 med kanonsalut och tal från kung Gustaf V. Jubileumsutställningen var nu officiellt öppnad, och med den nöjesparken Liseberg (ibid).

### 2.3.5 Premiären

Liseberg var under Jubileumsutställningen avsatt som ett område för ren förlustelse. Här kunde besökarna njuta av de överdådiga blomsterarrangemangen, titta på uppträdande artister från när och fjärran, och självklart ta en tur i någon av åkattraktionerna (Alfredsson et al., 1998, s. 16). Chefsarkitekt för nöjesparken hade *Arvid Bjerke* varit. Det var han som stod för den övergripande planlösningen av parken, men även han som ritat *Spegeldammen*, *Lustiga Huset*, *Tivolirestaurangen* och *Utställningsteatern* (Liseberg, 2015b). Bjerke valde att genomgående använda en skär och vit färgsättning. Den klassiska "Lisebergsrosa" färgen har därmed sitt ursprung redan i premiärsäsongen och var en reaktion på det gråa västkustvädret. Bjerke menade att de skära och vita färgerna gav en förstärkt känsla av solsken (ibid).

Bland huvudattraktionerna på nöjesparken bör självklart nämnas den *Kanneworffska bergbanan*, så namngiven efter scenografen Poul Kanneworff som varit ansvarig för dekorationen av fasaderna. I folkmun blev den emellertid snabbt känd som *Berg- och dalbanan*, och på sikt bara *Bergbanan* (Alfredsson et al., 1998, s. 46-48). Detta var första gången som svenskarna fick chansen att åka en riktig berg-och dalbana och attraktionen blev snabbt populär. På premiärdagen allena hann 3000 passagerare med att åka berg- och dalbanan, och under de 65 säsonger som Bergbanan var i drift hann totalt cirka 41 miljoner besökare ta sig en tur (ibid). Unikt för Sverige var även linbanan. Intill *Minneshallen*, den stora tempelliknande byggnaden som var huvudbyggnad för Jubileumsutställningen, låg det *Ostindiska tornet* från vilket man kunde åka linbana till Liseberg (Liseberg, 2015d). Detta var Sveriges första luftburna gondol för persontrafik och kopplade samman jubileumsstaden med nöjesparken. Linbanan sträckte sig från utställningsområdet, över

Södra vägen och upp på nöjesparkens bergsrygg (ibid). De karakteristiskt äggformade gondolerna blev snabbt ett populärt inslag, och en attraktion i sig (Alfredsson et al, 1998, s. 19-23). Bland övriga attraktioner kan nämnas fyra stycken karuseller, samt *Lustiga Huset* (Liseberg, 2015b). I den sistnämnda kunde besökarna vandra genom en snurrande tunna, se sig själva i förvrängda speglar, gå upp i tornet på trappstegen som rörde sig och slutligen åka nedför den 22 meter höga spiralformade rutschbanan vilken avslutades ur en drakes gap (Liseberg, 2015e).

Liseberg öppnade med fyra stycken restauranger, varav Wärdshuset var en av dem (Liseberg, 2015b). Det fanns en stor dansbana, senare kallad *Jazzen*, (Alfredsson et al, 1998, s. 134-135) och fyra stycken scener på vilka olika musikframträdanden, cabaretuppträdande och andra föreställningar ägde rum (Liseberg, 2015b). Störst och mest spektakulär var *Kongresshallen*, som utgjorde den dominerande byggnaden i parken (Alfredsson et al, 1998, s. 26-31). Byggnaden hade ritats av *Alvar Aalto* och höll hela 193 anföranden 1923, varav nyblivne nobelpristagaren Albert Einstein höll ett av dem (Pettersson, 2015).

Redan Jubileumsåret öppnade Liseberg med flera former av spel och dobbel (Alfredsson et al., 1998, s. 80). Det erbjöds bollkastning, hästspel, skjutbanor samt automathallar, och verksamheten var en gynnsam sådan med vinst redan från första säsongen (ibid). Bland de mer udda inslagen fanns idén om att vissa upp etniska folkgrupper och personer med avvikande utseende, vilket varit vanligt förekommande i äldre tiders ambulerande tivolin. På Liseberg yttrade sig detta fenomen genom bland annat närvaron av en zigenk spågumma, och i form av *Lillköping* (ibid). Lillköping var en hel liten by med miniatyrbyggnader; innehållandes affär, bageri, skomakare, skräddare och postkontor. I denna by bodde inhyrda dvärgar, som de betalande Lisebergsbesökarna kunde iaktta i deras

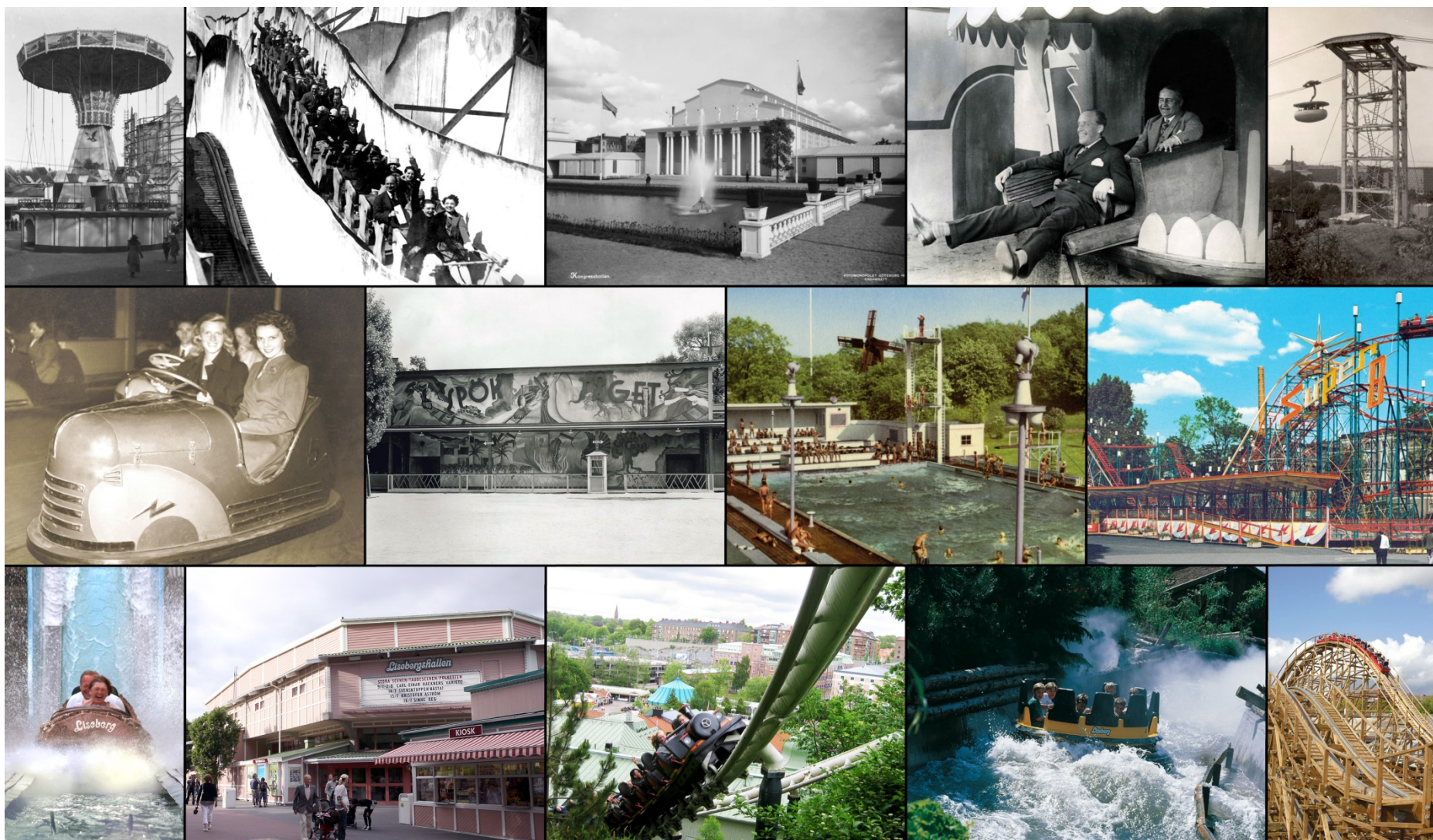
vardagssysslor (Alfredsson et al., 1998, s. 37). Som tur var togs Lillköping bort redan efter första säsongen (Liseberg, 2015c).

Vid oktober månad 1923 stängdes Jubileumsutställningen och när räkenskaperna var sammanställda visade sig tillställningen ha blivit ett ekonomisk tufft bakslag för Göteborgs stad. Enligt Stefan Högberg på tidningen *Vårt Göteborg* visade Jubileumsutställningen ett underskott på 4,4 miljoner kronor, en enorm summa pengar för tiden (2006). Orsakerna var många. Trots miljontals besökare från hela världen skyllde arrangörerna på dåligt väder, och hade sålunda hoppats på än fler besökare. Enligt revisorerna hade också arrangörerna misskött sig kraftig (ibid). Det fanns dock ljusglimtar med utställningen. Göteborg stad hade stärkt sitt varumärke och var nu ett känt namn över hela världen, och medan många av byggnaderna revs såsom Minneshallen och de förgyllda minareterna, hade andra platser blivit permanenta inslag i staden. Liseberg hade även som isolerad verksamhet visat på en nettovinst, och politikerna bestämde sig därav för att behålla nöjesparken som ett permanent inslag i stadsbilden (Alfredsson et al., 1998, s. 22).

### 2.3.6 Liseberg

Lisebergs första verkställande direktör hette Herman Lindholm. Han var politiker för det socialdemokratiska partiet i Göteborg och även en av initiativtagarna bakom nöjesparken (Alfredsson et al., 1998, s. 45). Det var Lindholms vision redan från starten att Liseberg skulle tjäna till avkoppling genom såväl förlustelse som från andlig harmoni och skönhet (a.a., s. 159). Det var därför naturligt att åkatraktioner, dans och artistuppträdanden varvades med vackra byggnader, konstverk, illuminationer, blomsterarrangemang och frodig grönska (ibid). I figur 9 nedan kan vi se ett kollage med ett urval av de attraktioner som satt sitt avtryck på Liseberg sedan starten 1923:





**Figur 9** Översta raden från öppningssäsongen 1923: Flygkarusellen, Kanneworffska bergbanan, Kongresshallen, Lustiga Huset och Linbanan. Foto: Anders Karnell (1923); Liseberg (2013-05-23); Anders Karnell (1923); Liseberg (2013-05-27); Anders Karnell (1923)  
Mellersta raden: Radiobilarna 1927 (den äldsta attraktionen som fortfarande är i bruk), Spöktåget 1932, Lisebergsbadet 1936 samt berg- och dalbanan Super 8 som hade premiär 1966. Foto: Liseberg (2013-05-23); Liseberg (2013-06-26); Liseberg (2013-05-29); Liseberg (2013-05-13)  
Nedersta raden: FlumeRide 1973, Lisebergshallen 1980 (som inhyt såväl elitseriehandboll som melodifestival), Lisebergbanan 1987 (då Europas högsta och längsta berg- och dalbana), Kållerado 1997 och Balder 2003. Foto: Matthew Bargo (2010-07-18); Fluff (2009-06-12); Albin Olsson (2012-06-05); Stig Kälvelid (2013-05-22); Stig Kälvelid (2013-12-02)



Vid starten av 70-talet började Liseberg kännas utdaterat. 1972 övertog Boo Kinntorph posten som Lisebergs verkställande direktör med ett tydligt budskap om att han ville investera stora belopp för att förnygra och uppdatera parkens utbud (Alfredsson et al., 1998, s. 146). Satsningen gav genast resultat och parken började slå publikrekord. I mitten av 70-talet gick Liseberg också för första gången upp som Sveriges mest besökta turistmål (ibid). En position som parken behållit fram till idag.

### 2.3.7 Utveckling

I Lisebergs årsredovisning från 2013 skriver dock Andersen et al. i motsats till föregående stycke att statistiken under det senaste decenniet visat på en negativ trend vad gäller antalet besökare i parken (2014, s. 11). Andersen et al. skriver vidare att Liseberg numera verkar i en marknad med hög press, och att deras analys därav varit att nöjesparken tappat i attraktivitet hos såväl barn som ungdomar. Liseberg gjorde därför en satsning på dessa områden under 2013 och 2014 i ett försök att vända trenden. 2013 öppnade ett större tematiserat område dedikerat för barn, *Kaninlandet*, och 2014 invigdes den dyraste attraktions-satsningen i parkens historia: berg- och dalbanan *Helix* (ibid).



Figur 10: Lisebergskaninerna har fått ett nytt hem i Kaninlandet till vänster. Till höger syns berg- och dalbanan *Helix*. Foto: Stefan Karlberg (2013-12-03); Albin Olsson (2014-04-26)

Vidare står skrivit i årsredovisningen hur styrelsen på Liseberg upprättat ett ramverk för den framtida utvecklingen av parken (Andersen et al., 2014, s. 12). Inom ramverket är det främst tre punkter som berör expansionen söderöver:

- Konceptualisering: "Liseberg skapar upplevelser värda att längta till genom att skapa en helhet. Detta ställer krav på en ökad konceptualisering, tematisering och paketering."
- Året runt verksamhet: "Liseberg är en naturlig del av stadens utbud året runt för såväl tillresande som göteborgare. Med Göteborgs dragkraft, ett starkt underhållningsutbud och ett eget parkintegrerat boende skapas förutsättningar för en året-runt-verksamhet."
- Destinationsutveckling: "Ändrade resmönster har gjort att Liseberg konkurrerar med destinationer och resorter i hela Europa. Liseberg ska på samma resa genom att skapa boende integrerat i parken, och med ett kompletterande verksamhetsområde, så kallad second gate, som expanderar affären."

Under 2014 påbörjades planeringsprocessen inför den framtida expansionen söderöver med marknadsstudier och konceptutveckling (Andersen et al., 2014, s. 24). I mars samma år offentliggjordes en första idéskiss över hur tomten skulle kunna nyttjas. På skissen synes ett större hotellkomplex, ett inomhusvattenland, ett parkeringshus samt en mindre grönyta (Klaar, 2014). Ledningen på Liseberg poängterar dock att ingenting är bestämt, utan att man fortfarande tittar på alla möjliga idéer (ibid). Tanken är även att expansionen skall byggas ut gradvis i etapper (Fastighetsvärlden Idag, 2013).

## 2.4 Platsförutsättningar

Området som är aktuellt för en expansion av Lisebergs nöjespark är den södra parkeringen (*Kvarteret Immeln*) samt på tomten för SAABs gamla växellådsfabrik, öster om parkeringen (*Kvarteret Spindeln*). Befintlig parkmark uppskattas till cirka 17 hektar, medan expansionen beräknas bli runt 7 hektar (Törnström, 2014). Uppgifterna är dock ungefärliga, då (framförallt västra) delar av bergsryggen som löper genom Liseberg idag är otillgängliga för parkbesökarna, samt att detaljplaner för det nya området i söder måste godkännas och att en eventuell skyddszon mot Europaväg 6 i öster måste upprättas. Det nya parkområdet kan dock, för att få en ungefärlig uppskattning av områdets storlek, jämföras med *Tivoli* i Köpenhamn vilket är 8 hektar stort (Wallin, 2015, s. 25).

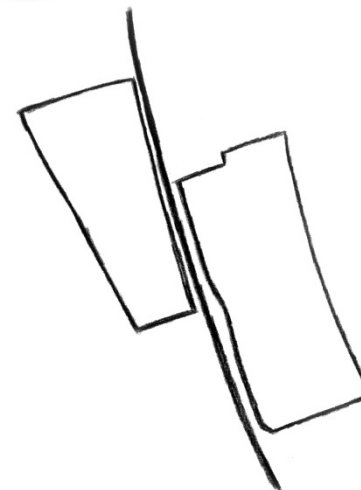


**Figur 11:** till vänster syns den befintliga nöjesparken Liseberg, och till höger syns aktuellt område för den framtida expansionen. Foto: Lantmäteriet (2013), bearbetad av Andrée Olsson (2015-11-30)

Nedan beskrivs en sammanfattning av de platsspecifika analyser som gjorts för området i fråga. Analyser som är viktiga att ta med i gestaltningskedet då en masterplan bör jobba *med* landskapet, och inte *mot* det. Ifall områdets egenskaper kan identifieras i ett tidigt skede kan dessa användas till arkitektens fördel under projektets gång. Likväl kan det vara fördelaktigt ur ekonomisk synpunkt att ha kännedom om exempelvis geologiskt komplicerade förutsättningar, för att undvika onödigt dyra lösningar.

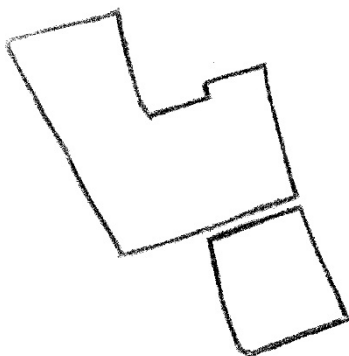
### 2.4.1 Fysiska strukturer

Tomten för den framtida expansionen av Liseberg är indelad i två kvarter; Immeln i nordväst och Spindeln i sydost. Dessa båda kvarter fungerar som två skilda, rektangulära kroppar. Skilda på så vis att de endast är sammankopplade till hälften på långsidan, och skilda därför att Mölndalsån som rinner genom området utgör en barriär som fysiskt separerar kropparna åt.



**Figur 12:** fysiskt skilda volymer. Illustration: Andrée Olsson (2015-11-30)

Mötet mellan de båda kvarteren bidrar också till en invecklad form för den gemensamma tomten. Vid en titt på planen upplevs platsen som spretig, och vid platsbesök ges inget samlat intryck. Detta kan om problemet inte uppmärksammas leda till en dålig översikt och försvårad navigering i den färdiga expansionen. Speciellt problematiskt för området anser jag den sydostliga avstickaren i kvarteret Spindeln vara. Avstickaren försvinner ner, nedanför övrig tomtmark, och bildar ett bihang till den övriga expansionen av parken. Risker utgörs av att detta bihang kan komma att bli en återvändsgränd, och skapa ett mindre väl fungerande flöde av besökare. Likaså kan bihanget lätt uppfattas som skilt rumsligt från den övriga parken.



Figur 13: upplevt skilda volymer. Illustration: Andrée Olsson (2015-11-27)

Tomten för expansionen utmärker sig även genom sin avlånga karaktär, en utmärkande egenskap som delas av den befintliga nöjesparken Liseberg. Således förstärks denna karaktär ytterligare via expansionen, och hela parken kan snarare ses som en avlång korridor i nord-sydlig riktning. Ställning bör tas till huruvida detta är önskvärt, eller hur det går att komma runt problematiken.



Figur 14: på ortofotot ovan syns hur avlång parken blir efter att expansionen söderöver är fullt utbyggd. Foto: Lantmäteriet (2013), bearbetad av Andrée Olsson (2015-11-30)

#### 2.4.2 Verksamheter i omgivningen

Den framtida expansionen av Liseberg angränsar till fyra skilda verksamheter. I norr möter expansionen befintlig park, och i öst angränsar järnväg och motorväg för biltrafik. Således finns ingen oro för att verksamheten skall orsaka klagomål för höga bullernivåer längs med dessa gränser. Motor- och järnväg i öst kräver dock en buffertzon för transport av farligt gods (brand och explosionsrisk). Denna buffertzon kan kringgås om skydd av annan karaktär, såsom skyddsmur, upprättas. På så vis har Liseberg kommit runt problematiken tidigare, till exempel vid konstruktionen av *Kållerado* 1997. (Hedin, 2014-12-04)

I väst och söder angränsar expansionen mot flerfamiljsbostäder respektive kontor. Tillåtna bullernivåer är högre för kontorsverksamhet än för bostäder (Hedin, 2014-12-04). Dock löper den vältrafikerade gatan



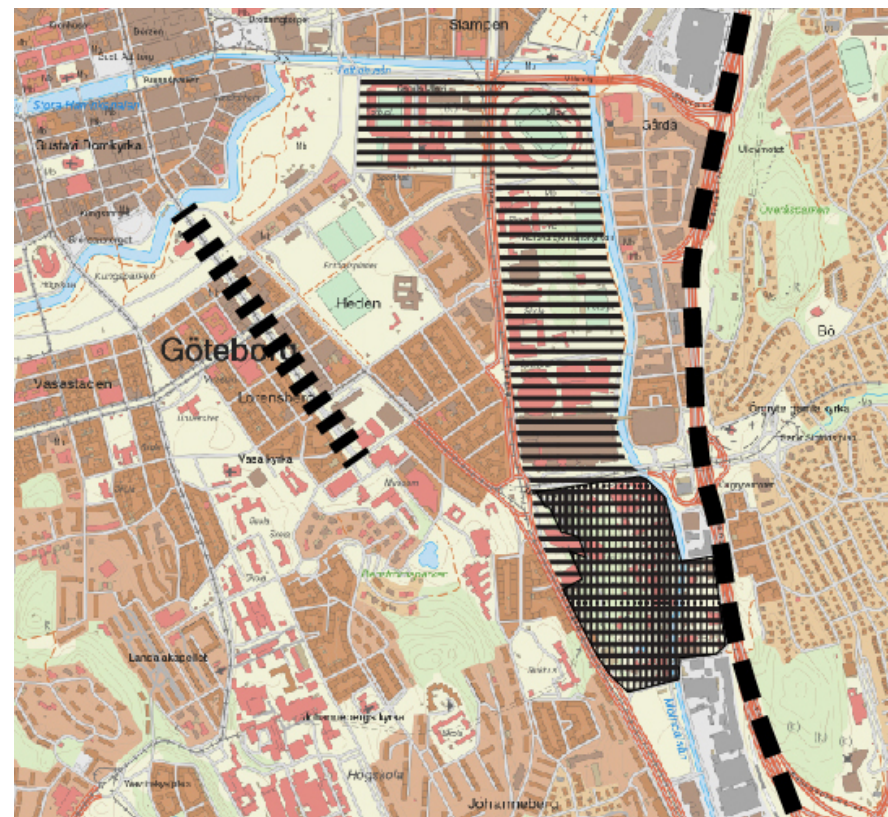
*Södra vägen* mellan expansionen av nöjesparken och flerfamiljshusen. Viss försiktighet i uppförandet av attraktioner med hög ljudvolym bör tas i områden som angränsar till dessa verksamheter.

Slutligen bör nämnas att *Rundqvists Boktryckeri AB* ligger på Nellickevägen 10, mellan befintlig nöjespark och expansionen (se figur 16). Medling har gjorts från Lisebergs sida för att eventuellt kunna köpa ut boktryckeriet, men i skrivande stund har de båda parterna inte kommit fram till en gemensam lösning (Hedin, 2014-12-04). Jag har därav tagit hänsyn till tryckeriet i mitt förslag, och ej inkluderat fastigheten i expansionen. Rundqvists boktryckeri kräver också fortsatt åtkomst för varuleveranser. Viadukten i norr har ej tillräcklig frihöjd för att kunna trafikerats av större lastbilar, varför transporter måste kunna ske söderifrån (ibid). Om en förlikning skulle uppnås, vore det givetvis positivt för utvecklingen av parken.

### 2.4.3 Infrastruktur

Liseberg ligger lättillgängligt längs med Kungsbackaleden (Europaväg 6) (Törnström, 2014). Trots placeringen längs med motorvägen har parken ett relativt centralt läge i Göteborg stad, och räknas till stadsdelen *centrum* (Arnsmar et al., 2009, s. 9). Göteborgs centralstation ligger 3 km bort och Götaplatsen, där Kungssportsavenyn tar sin början, ligger endast 700 meter från Lisebergs huvudentré (Törnström, 2014). Nöjesparken är även enligt Göteborgs översiktsplan en del av *Evenemangsområdet*, som sträcker sig från Nya Ullevi till Lisebergs södra entré (Arnsmar et al., 2009, s. 9-10, 40). Evenemangsområdet är en medveten satsning på ett samlat stråk med kultur, sport och nöje i de centrala delarna av staden. Området innefattar *Nya- och Gamla Ullevi*, *Scandinavium*, *Filmstaden*, *Svenska Mässan (Gothia Towers)*, *Världskulturmuseet*, *Universeum*, *Liseberg* samt

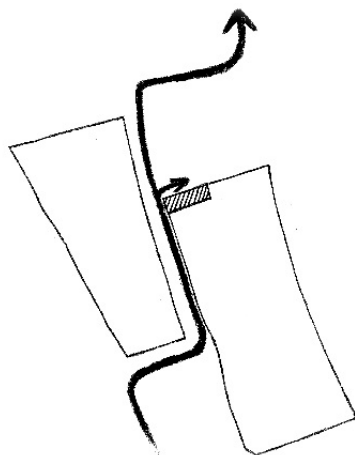
flertalet hotell (ibid). Även det prisbelönta badhuset *Valhallabadet* kan sägas vara en del av evenemangsområdet (Enhörning, 2009, s. 186).



*Figur 15:* evenemangsstråket utgör den skrafferade ytan i mitten, vilken avslutas med Liseberg i söder (dubbelskrafferad). Öster om parken löper Europaväg 6 (streckad), och strax väster om syns Kungssportsavenyn (också streckad). Karta: Lantmäteriet (2013), bearbetad av André Olsson (2015-12-01)

Lisebergs nöjespark har idag två stycken entréer; huvudentrén i norr utmed Örgrytevägen och södra entrén som angränsar till södra

parkeringen. Huvudentrén kommer behålla sitt läge medan södra entrén genom sitt läge på ett eller annat sätt måste modifieras eller flyttas för att göra plats åt den nya expansionen. Varuleveranser till nöjesparken sker idag söderifrån på *Nellickevägen*, samma väg som för Rundqvist boktryckeri. Detta på grund av den låga frihöjden under motorvägsviadukten i norr (Hedin, 2014-12-04). Följaktligen måste en ny lösning skapas för att transporter skall kunna ske såväl till tryckeriet som till nöjesparken. Endera om en alternativ väg till Nellickevägen dras runt den framtida expansionen, eller integreras i parken.



*Figur 16:* Varuleveranser sker idag söderifrån via Nellickevägen. Rundqvists Boktryckeri AB skrafferat. Illustration: Andrée Olsson (2015-12-07)

Det finns idag (2016) en större parkering (*Liseberg Södra*) på 860 platser i direkt anslutning till nöjesparken (Göteborgs Stads Parkeringsaktiebolag, 2014). Denna parkering kommer emellertid att bebyggas vid expansionen av parken och måste enligt Lars-Erik Hedin ersättas med nya parkeringsplatser inom området, förslagsvis genom uppförandet av

parkeringshus (2014-12-04). Vidare parkeringsmöjligheter finns i form av *Focus*, ett större parkeringshus om drygt 1000 platser, 500 meter från Lisebergs huvudentré (Göteborgs Stads Parkeringsaktiebolag, 2014). Utöver södra parkeringen och Focus finns det gott om mindre parkeringar i närheten (ibid). I kollektivtrafikväg finns också många alternativ om man kommer från Västra Götalandsregionen. Enligt Lisebergs hemsida har 26 stycken olika lokaltrafiklinjer stopp vid eller i närheten av parken (Liseberg, 2014 A). Stationerna *Getebergsäng*, *Korsvägen* och *Liseberg* trafikeras av spårvagn och buss, medan *Liseberg station* trafikeras av pendeltåg (Västtrafik, 2014).

Kollektivtrafiksmöjligheterna är dock mera begränsade för resenärer utanför Västra Götalandsregionen. Inga tåg från Malmö eller Stockholm stannar på Liseberg station (Øresundståg, 2014; SJ AB, 2014). Resenärerna tvingas istället ta sig in till Göteborg C för att där byta till annat trafikslag. Likaså finns det begränsade möjligheter för biltrafikanter från rikets största stad. Enligt Eniro tar det 4 timmar och 37 minuter med bil från Stockholm till Liseberg (Törnström, 2014), vilket i realiteten får konsekvensen att potentiella gäster från huvudstaden tvingas övernatta vid ett besök till Liseberg. Vägarna är bättre, och avståndet något mindre, till Malmö varför resan här endast tar 2 timmar och 38 minuter (ibid), och det är därmed fullt möjligt med dagsutflykter till Liseberg från rikets tredje största stad. För internationella gäster finns två flygplatser att välja mellan. Flygbussen från Landvetter Airport tar cirka 20 minuter och stannar vid hållplats Korsvägen, medan resenärer till Göteborg City Airport får ta flygbuss till Göteborg C för att därifrån byta till annat trafikslag (Liseberg, 2014 B).

Förbättringar inom kollektivtrafiken planeras då den underjordiska järnvägsförbindelsen *Västlänken*, med planerad station vid Korsvägen,



skall stå klar 2026 (Trafikverket, 2015). En ringled för att effektivisera spårvagnsnätet (*Kringen*) är även under utveckling, och enligt Göteborgs översiktsplan skall 50 % av alla resor inom staden utgöras av kollektivtrafik 2020 (Enhörning s. 189). Enligt *Göteborg & Co*, den gemensamma marknadsföringsplattformen för företag och Göteborg stad, är det även viktigt att infrastrukturen förbättras regionalt och internationellt om Göteborg vill fortsätta växa som turiststad (Nyman et al., 2013, s.8). Göteborg & Co föreslår ett nordiskt höghastighetståg med linjer till Stockholm, Oslo och Köpenhamn. Vidare värderar de en direktflyglinje från Landvetter till New York som en mycket viktig utveckling för staden. Dessa utbyggnader skulle givetvis vara önskvärda och gynna verksamheten på Liseberg och dess framtida expansion.



**Figur 17:** regional karta som visar på Göteborgs placering i Västra Götaland. Göteborg City Airport och Göteborg Landvetter Airport är utmärkta. Karta: Lantmäteriet (2013), bearbetad av André Olsson (2015-11-30)

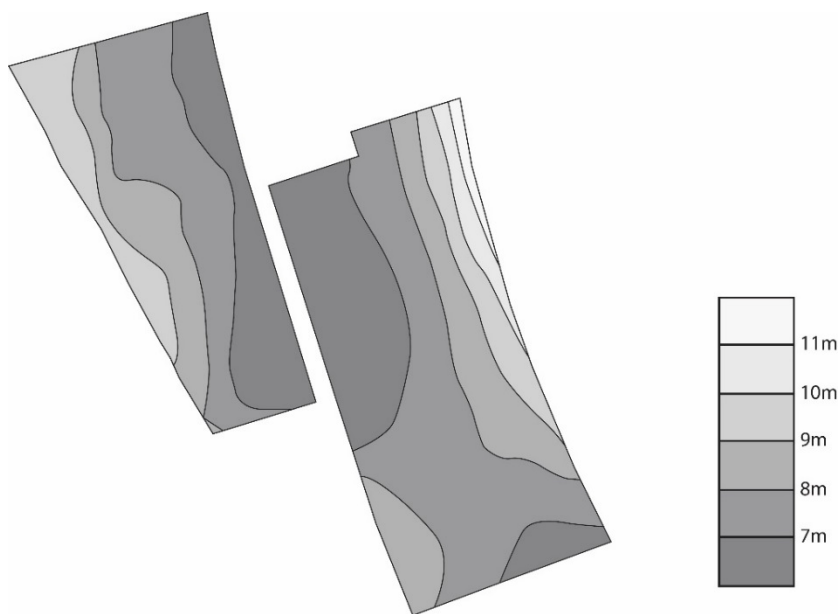
#### 2.4.4 Geologi och topografi

Göteborgs stad utgörs av ett typiskt skärgårdslandskap med kuperad terräng bestående av uppstickande urbergsformationer och dalgångar där emellan (Andersson et al., 2014). Arnsmar et al. skriver i den fördjupade översiktsplanen för Göteborg, (7) *Centrum*, att stadens bebyggelse till stor del har utformats i enlighet med naturens förutsättningar (2008, s. 28). Nöjesparken Liseberg ligger i ett relativt flackt område, vilket tidigare utgjorts av havsbotten (ibid). Dock finns det två framträdande urbergsformationer på området; dels Lisebergsryggen vilken löper parallellt med *Södra vägen* genom hela den befintliga nöjesparken, samt en mindre urbergsformation strax norr om centrum av den södra parkeringen (Kvarteret Immeln) (Törnström, 2014). Genom områdets östra del rinner även en mindre å, *Mölnålsån* (ibid).



**Figur 18:** foton från platsbesök; till vänster den mindre urbergsformationen på södra parkeringen samt till höger Mölnålsån. Foton: André Olsson (2014-12-04)





**Figur 19:** höjdkurvor över området för den framtida expansionen. Mölndalsån är ej utmarkerad då vattennivåerna fluktuerar. Som kan utläsas är den befintliga topografin relativt flack, med en svag sluttning ner mot ån. Illustration: Andrée Olsson (2015-11-29)

Enligt den geotekniska förundersökningen består jordlagerna i området för expansionen av, från ytan räknat; fyllnadsmaterial (asfalt, grus med mera), gyttjig lera, lera och underst friktionsjord (sand, silt eller moränjord)(Askmar & Lindström, 2009, s.6-7). Stabiliteten bedöms tillfredsställande för befintliga förhållanden (parkering och gångtrafik), men läget bedöms osäkert vid redan låga ökning av lasten. I den tekniska förundersökningen framgår att en uppfyllnad av endast en meter jord skulle kunna medföra långtidsbundna sättningar. Även förändringar av vattennivån i Mölndalsån och därmed grundvattennivån kan orsaka sättningar (Askmar & Lindström, 2009, s. 10-13). Mäktigheten på leran varierar dock över området och är minst i den nordvästra delen av

parkeringen, där friktionsjorden ligger närmast ytan (ibid). All grundläggning av större konstruktioner såsom byggnader och attraktioner rekommenderas att utföras med hjälp av pålning (ibid).

#### 2.4.5 Väder och klimatförändringar

Göteborg ligger beläget på Sveriges västkust, på den 58:e breddgraden (Enhörning, 2009, s. 182). Staden präglas av ett tydligt kustklimat med milda somrar och vintrar. Medeltemperaturen under högsommar ligger på mellan 18-25 °C medan den under vintertid oftast ligger runt 0 °C (ibid). Temperaturen kan dock upplevas som lägre på grund av de ofta starka västvindarna (Andersson et al., 2014). Vindarna kan även utgöra ett problem för den bebyggda miljön då de innehåller en stor mängd salt (ibid). Den nordliga breddgraden bidrar till att Göteborg får långa dagar under sommarhalvåret, med 18 timmars solljus som mest (Enhörning, 2009, s. 182). Under vinterhalvåret är dagarna istället korta, och under december till januari månad visar sig solen endast 6 timmar per dag (ibid).

Det utsatta kustklimatet bidrar till en, för Sverige, relativt hög årsnederbörd på 909 mm (Enhörning, 2009, s. 182) medan årsmedelnederbörden för riket i stort ligger på cirka 700 mm (SMHI, 2014). Vid en titt på Riksförbundet Svensk Trädgårds zonkarta (Björkman et al., 2013) går det utläsa att Göteborg ligger i odlingszon II. Dock skall nämnas att Liseberg ligger relativt centralt i Göteborg, och därmed innefattas av den så kallade *urbana värmeön*, vilket gör att temperaturen kan vara flera grader högre än omkringliggande landsbygd (Encyclopædia Britannica, 2012).

Som ett resultat av växthuseffekten kommer Göteborg framöver drabbas av en ökad mängd nederbörd, starkare stormar och havsnivåhöjningar (Enhörning, 2009, s. 191). En nyligen utförd inventering visade på att

Göteborg bör se över sina vallar och marknivåer för att kunna ta hand om denna ökade mängd nederbörd och stigande havsnivåer (Enhörning, 2009, s. 191). Känsligast är infrastrukturen, vilken kan vara svår att väderskydda till en rimlig kostnad (ibid). Även om Liseberg inte ligger i direkt anslutning till kusten påverkas nöjesparken självklart av de ökade stormarna och den ökade nederbörden. Likaså kan en ökad mängd nederbörd leda till högre vattennivåer i Mölndalsån som rinner genom Liseberg. Ån kan dock regleras nedströms med hjälp av en dämning, framför Centralposthuset, skriver Askmar och Lindström i den geotekniska förundersökningen för kvarteret Immeln (2009, s.7). Vid extrema nivåer finns dock risk för översvämning. Vid en nederbörd på 140 millimeter och fyllda magasin nedströms skulle merparten av fabrikstomten öster om Mölndalsån, delarna närmast ån väster om, samt stora delar av befintliga nöjesparken Liseberg nedanför bergsryggen, svämmas över (Svensson & Wennberg, 2006, s. 27-37 & B7-1). Återkomsttiden för ett sådant scenario ligger på ett par tusen år, men kommer sjunka med ökade klimatförändringar (ibid).

#### 2.4.6 Demografi

Göteborg är Sveriges näst största stad med en befolkning på 549'839 invånare (år 2011) (Lindgren, 2014). Invånarna har, som kunnat läsas i avsnittet 2.2 *Göteborgs historia*, präglats både av hamnstaden och av de många internationella immigranter som flyttat dit. Göteborgs invånare kan även sägas vara mer avslappnade, och inte lika strikta som i huvudstaden, menar Gunilla Enhörning stadsbyggnadsvetare på Chalmers Tekniska Högskola (2009, s. 182).

Liseberg har ett starkt regionalt gästunderlag, men Andersen et al. skriver också i årsredovisningen för Liseberg att förändrade resmönster har lett till att parken numera även konkurrerar med liknande anläggningar över

hela Europa (2014, s. 12). Detta medför att målgruppen ej längre utgörs av endast göteborgare, eller den svenska västkusten, utan numera också inkluderar en mångfacetterad marknad av olika europeiska kulturer. Dessa är faktorer som bör inkluderas i den fortsatta utvecklingen av Liseberg. Många av de återkommande regionala gästerna vet vad de kan förvänta sig av Liseberg, medan långväga gäster söker efter något unikt, med en stark identitet och koppling till Göteborg.



Figur 20 Överst: utblick över tomten för den framtida expansionen; vy från nordost respektive nordväst. Underst: de gamla lokalerna för SAAB:s växellådsfabrik (sydost), respektive vy från urbergsformationen upp mot södra entrén. Foton: Andrée Olsson (2014-12-04)

### 3.1 Temaparksdesign

Susan Davis, professor inom kommunikationsvetenskap på *University of Illinois* (USA), skriver att temaparken som företeelse är ett innovativt medium som ständigt presenterar nya former av media och underhållning (1996, s. 400). Hon framhäver dock även temaparken som en kulturell företeelse med över hundraåriga anor, och drag som kan härledas än längre bak i tiden (ibid). Anna-Maria Blennow går steget längre när hon skriver i boken *Europas Trädgårdar* hur redan de gamla sumererna och egyptierna för 4000 år sedan anlade kungliga jaktmarker samt muromgärdade trädgårdar med skuggande grönska och vattendrag (2009, s. 7-8). Särskilda områden avsatta speciellt för förlustelse kan med andra ord sägas ha varit en del av det mänskliga samhället ända sedan civilisationens begynnelse.

I följande avsnitt presenteras några av de strategier som temaparksdesigners världen över använder sig av. För att kunna ta del av dessa teorier är det dock viktigt att först förstå vad temaparkens identitet utgörs av. För att göra så kommer nedan en kortare introduktion till de kulturella former vilka temaparken har utvecklats ur, samt en efterföljande definition av vad temaparken som begrepp står för idag.

### 3.2 Från trädgård till temapark

Salvador Anton Clavé, professor inom turismgeografi vid *Universitat Rovira i Virgili* (Spanien), håller med Blennow när han skriver att den västerländska trädgårdskulturen påminner om dagens temaparker; då de utgörs av inhägnade områden, med domesticerad natur och iscensatta landskap (Clavé, 2007, s. 5-6). Som beskrevs ovan var dessa trädgårdar och parker emellertid ofta avsedda för högtättade, medan övriga delar av befolkningen brukade trädgårdar för övervägande nyttoändamål.

Blennow skriver att de första stadsparkerna avsedda för publikt användande anlades i Italien kring sekelskiftet 1300 (2009, s. 98). Dessa parker bestod av gräsmattor med skuggande trädrader och var designade för promenad, spel och marknader (ibid). Marknader och karnevaler hade varit vanligt förekommande i Storbritannien sedan 1100-talet där de anordnades för att fira religiösa högtider (Cross & Walton, 2005, s. 31). Med tiden kom dessa marknader att spridas ut i Europa och utbudet breddas till handel, mat och olika former av underhållning (Clavé, 2007, s. 13). Clavé skriver: "marknader var utan tvekan den rumsliga och rekreationella formel som föregick nöjesparken." [min översättning] (ibid)

Runt 1300 började överklassen runt om i Europa anlägga lustträdgårdar vilka var avsedda för nöje samt att imponera på besökare (Leslie et al., 2013, s. 92). Kanske mest känd av dessa var *Hesdin* i Frankrike, vilken genom sin imponerande storlek och trädgårdsarrangemang (a.a., s. 130-133), sin utställning av automater (mekaniserade statyer), förvrängda speglar, statyer som sprutade vatten på förbipasserande (Liu, 2015) samt ett skräckkabinett (Clavé, 2007, s. 6) presenterade många likheter med dagens temaparker.

Lustträdgårdens aktiviteter spred sig under 1500-talet även till de offentliga trädgårdarna i Frankrike, och platser för sportaktiviteter och förfriskningar blev vanliga (Samuelson & Yegoians, 2001). Under 1500-talet började också *renässans-trädgårdens* ideal få fäste i Italien, och spridas ut över Europa (Blennow, 2009, s. 145-167). Renässans-trädgårdarna kan sägas haft ett tydligt tema med stiliserad bergsbäck, terrasseringar, fontäner, grottor, lusthus och andra paviljonger inspirerade från antiken (ibid). *Barockens* trädgårdsideal följde under 1600-talet med det franska flodlandskapet som tema (a. a., s. 169),

medan det engelska beteslandskapet fick utgöra modell för *landskapsparken* under 1700-talet (a. a., 205).

Clavé argumenterar för den engelska landskapsparken som särskilt inflytelserik för utvecklingen mot temaparker. Han citerar flera författare (Young, Riley, Robillard och Mangels) då han skriver att teater, konsert, dans, fyrverkeri och andra festligheter som karakteriserade 1700-talsparkerna går igen i dagens temaparker. Även de genomarbetade trädgårdsdelarna, belysningen, romantiken och atmosfären har troligtvis stått som inspirationskälla för flera av de moderna temaparkerna (2007, s. 5-7). Blennow tillägger att den engelska landskapsparken karakteriserades av såväl antika (grekisk/romerska) som gotiska (engelska) inslag. Konstgjorda tempel, grottor och gravkammare med flera var alla vanliga inslag, ofta i form av ruiner så att de skulle se ut som att de stått där i århundraden (2009, s. 205-223). Under senare delen av 1700-talet blev även exotiska växter och kinesiska tehus, paviljonger och pagodtempel vanliga inslag som ett resultat av ostindiehandeln (ibid). Den engelska landskapsparken kan med andra ord beskrivas som ett potpurri av olika inslag och teman, inte helt olikt dagens temaparker. Blennow skriver vidare om uppbyggnaden: "trädgården kunde ses som komponerad av olika 'scener' där besökaren fyllde den dubbla funktionen av att dels vara åskådare, dels aktör på scenen." (a.a., s. 207)

Parallellt med landskapsparkens utveckling började stora iskanor, uppbyggda i träkonstruktioner, bli populära om vintrarna i Sankt Petersburg (Hillerström, 2015). Fenomenet kom sedermera sprida sig till Europa och fick där benämningen *ryska berg*. Bland annat anlades en sådan anläggning i Stockholm på Djurgården utför vilken invånarna kunde åka i släde i början av 1800-talet (ibid). I Paris kom konceptet att utvecklas ytterligare då det 1816 för första gången byggdes en backe med fixerat

spår, längs vilken vagnar med hjul kunde åka (Hillerström, 2015). Designen medförde såväl svängar och högre hastigheter som året runt verksamhet, och kan ses som det första steget i utvecklingen mot den moderna berg- och dalbanan.



*Figur 21: Promenades Aeriennes i Parc Baujon, 1816 i Paris. Av många ansedd som världens första berg- och dalbana. Foto: Lerouge Garneray (2012-08-28)*

### 3.2.1 Ett nöje för massorna

Som en följd av upplysningstiden och förändringen i statsskick kom många kungliga parker och lustträdgårdar öppnas upp för allmänheten under 1700- och 1800-talen, och därmed erbjuda allmänheten de nöjen som endast högättade kunnat förlustas i under de senaste århundradena (Clavé, 2007, s. 6-7). Även nya lustträdgårdar öppnades såsom *Pratern* i Wien (1766) och *Jardin de Tivoli* i Paris (1795) (ibid). Jardin de Tivoli som lånat sitt tema från *Villa d'Este* i Tivoli, utanför Rom, kom att bli mycket



välkänd och gav senare namn åt *Tivoli* i Köpenhamn (1843) (ibid), samt gav upphov till det svenska ordet *tivoli* som synonym för nöjespark (Harrison, 2011). Såväl Pratern som Tivoli (Köpenhamn) är fortfarande i drift. Clavé skriver att lustträdgårdarna dock utvecklats i olika riktningar och att Pratern idag kan ses som en av världens äldsta nöjesparker, medan Tivoli bjuder på en mer renodlad temaparksupplevelse (2007, s. 7). Den allra äldsta nöjesparken vilken fortfarande är i drift är dock *Dyrehavsbakken* i Klampenborg, norr om Köpenhamn (Guinness World Records, 2015). *Bakken*, som parken är kallad i folkmun, öppnade redan 1583 som en kurort dit Köpenhamnsborna kunde bege sig och parken skiljer sig därmed historiskt från föregående exempel och kan mer liknas vid de *picnic groves* som började bli populära i USA under 1800-talet (ibid).



Figur 22: en Venedig-inspirerad sektion av Wiener Pratern. Foto: Fritz Luckhardt (1860)

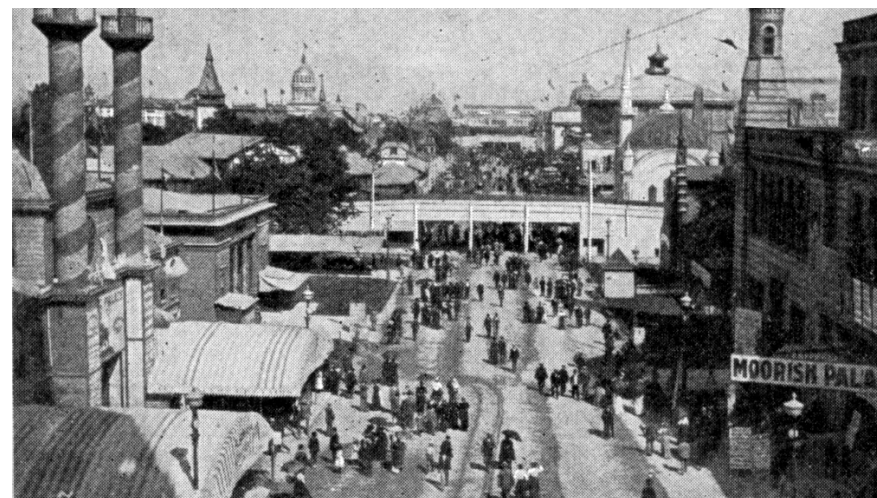
Samuelson och Yegoians (2001) skriver hur rekreationella mötesplatser etablerades längs den amerikanska östkusten under första hälften av 1800-talet. Från början nyttjades dessa *picnic groves* (på svenska: picknicklundar) som mötesplatser för främst överklassen, men i takt med att järnvägsnätet byggdes ut kom en större del av allmänheten att nyttja dem som badort och i slutet av 1800-talet hade de utvecklats till semesterorter med underhållning för massorna (ibid). Clavé skriver att underhållningen bestod i vattenlek, djuruppvisningar, spel för barn samt mera inriktad vuxenunderhållning, och kan därmed sägas likna den i de europeiska lustträdgårdarna (2007, s. 8). Välkända *Coney Island* på Brooklyn (New York) var från början (1850) en badplats, vilken utvecklades till picnic grove och sedermera till nöjespark (ibid)

År 1884 ansågs Coney Island fortfarande ej som en nöjespark, utan som en badplats och picnic grove dit olika nöjen kommit att koncentreras. Utvecklingen gick dock snabbt framåt och under sommaren öppnades *the Switchback Railway*, vilken av Bengt Hillerström i Nationalencyklopedin anses som världens första moderna berg- och dalbana (2015). Passagerarna åkte från stationen på toppen av en backe till en annan station, där vagnen växlad över på en parallell räls och rullade tillbaka till ursprungsstationen. Året därpå (1885) öppnade en konkurrerande entreprenör en berg- och dalbana med kontinuerlig räls, vilken startade med en liftbacke och där passagerarna avslutade färden på samma station som de börjat (Pescovitz, 2014). Utvecklingen var nu i full gång och berg- och dalbanans popularitet spred sig snabbt över USA.

I mitten av 1800-talet kom en annan kulturell företeelse att utvecklas, nämligen *världsutställningarna* (Ekström, 2015). Nationella *industriutställningar* hade förekommit i både England och Frankrike sedan 1700-talet, men i och med *The Great Exhibition* i London 1851 (även känd

som *The Crystal Palace Exhibition*) kom ett fyrtiotal länder medverka och utbudet att breddas (ibid). Världsutställningarna kom att utvecklas till hela städer, bestående av utställningspaviljonger vilka visade på framsteg inom industri- och handel samt en uppvisning av kulturella och nationella framsteg (ibid). Canogar skriver att utställningarna har sitt ursprung i de marknader och karnevaler som varit vanliga sedan medeltiden (1992, s. 19), och även om deras huvudsyfte var att främja handel och utveckling blev även rena parkområden och platser för nöjesarrangemang självklara inslag på utställningarna (Ekström, 2015).

Clavé skriver att *World's Columbian Exposition* 1893 i Chicago var särskilt framträdande i utvecklingen mot nöjesparker (2007, s. 9-11). Utställningen bjöd för första gången på faciliteter för hygien och toalettbesök. Det erbjöds även för första gången olika transportmedel, vilka utöver förflyttning inom utställningsområdet också hade till uppgift att underhålla besökarna (ibid). Det finns dock två företeelser vilka Clavé nämner som extra framträdande; och de var *Pariserhjulet* samt *the Midway Plaisance* (2007, s. 9-11). Konstruerat av George W. G. Ferris (Danielsson, 2015), utgjorde det 18 våningar höga och dryga 1000 ton tunga hjulet huvudikonen för *World's Columbian Exposition* (Clavé, 2007, s. 10-11). Det var enligt Clavé första gången en stor mekaniserad maskin producerats i enbart underhållningssyfte. Pariserhjulet blev även mycket populärt och kom att locka nästan en och en halv miljon besökare under utställningsperioden (ibid). The Midway Plaisance var å sin sida en 1,5 kilometer lång gata fylld av butiker, spel och shower drivna av privata företagare (Clavé, 2007, s. 9-11). Olika delar av gatan hade referenser till olika delar av världen; bland annat avbildades en gata i Kairo, ett persiskt palats, en japansk basar samt till och med en vulkan från Hawaii (ibid).



Figur 23: the Midway Plaisance på 1893 års World's Columbian Exposition. Bilden tagen från pariserhjulet. Foto: Benjamin Andrews (1912)

Chicagoutställningen blev med sina 27,3 miljoner besökare en succé och ledde till en nöjesparkshysteri i USA i början av 1900-talet (Clavé, 2007, s. 9-11). Järnvägsbolag, ölbryggerier och en lång rad andra lokala entreprenörer investerade nu sina pengar i nöjesanläggningar (Davis, 1996, s. 402). Ökade möjligheter för marknadsföring genom radio drev på utvecklingen ytterligare (Clavé, 2007, s. 12-14). Entreprenörer som tidigare drivit ambulerande marknader och karnevaler började investera i permanenta anläggningar och kalla dem för *park* (ibid). Även tidigare områden för picnic groves gick samma utveckling till mötes. Attraktionerna på Coney Island delades till exempel in i *Sea Lion Park* (1895), *Steeplechase Park* (1897), *Luna Land* (1902) och *Dreamland* (1911). Fyra skilda parker, med tema från havets djup till månen (Canogar, 1992, s. 66). Nöjesparkerna innehöll såväl dioraman som mekaniserade attraktioner, orientalisk arkitektur och en ohämmad användning av

elektriskt ljus; allt självfallet inspirerat av Chicagoutställningen (ibid). Susan Davis skriver att dessa första nöjesparker var mycket billiga och förlitade sig därför på en stor skara besökare. Detta var även anledningen till att nöjesparker blev otroligt populära bland *arbetar-* och *medelklassen* (1996, s. 400-401). Botterill förtydligar och skriver att nöjesparkerna utgjorde ett accepterat nöje för medelklassen, medan de utgjorde ett exotiskt alternativ för de i arbetarklassen som inte hade råd med utlandssemester (1997, s.93).

### 3.2.2 Från nöjespark till temapark

Även om nöjesparkerna på Coney Island uppvisade teman verkar det som om det var de mekaniserade attraktionerna, belysningen och spektaklet som drog besökarna. Ett avgörande steg vidare i utvecklingen mot temaparker gjordes 1915, skriver Clavé, då *Universal Studios* började arrangera rundturer på deras filminspelningar i Hollywood (2007, s. 16). Besökarna fick gå bakom kulisserna, se på faktiska inspelningar samt bjöds på picknick på området (ibid). Redan 15 år senare (1930) tvingades dock verksamheten läggas ned då talfilmen gjorde entré och besökare ansågs störande (Primrose, 2015).

Clavé skriver även hur de tidigare så populära nöjesparkerna avtog i popularitet under 1930- och 40-talen. Orsakerna var många, men främst föreliggande tordes vara *börskraschen* 1929 med den efterföljande *stora depressionen* (2007, s. 15-16). Detta ledde oundvikligen till en mindre köpstark kundgrupp. I takt med att järnvägsnätet byggdes ut, och andra linjer gav vinst, sålde även järnvägsbolagen av sina parker, eller lät dem stå och förfalla (ibid). Den förlorade populariteten medförde en misshandling av parkerna, vilket förde med sig ett rykte om nöjesparkerna som smutsiga och osäkra anläggningar för nöjen (Clavé, 2007, s. 16). Sista nådastöten kom i och med andra världskrigets utbrott 1939 (ibid).

Trots den snabba nedgången i popularitet för nöjesparker fortsatte världsutställningarna att frodas. 1939 hadeturen kommit till *New York's World Fair*, vilket var en av de största och pampigaste utställningarna dittills (Clavé, 2007, s. 9-11). Utställningen hade för första gången ett övergripande tema, *framtiden*, vilket gick igen i samtliga byggnader och detaljer på området som fick en aerodynamisk och rymdinspirerad arkitektur (Canogar, 1992, s. 73-74). *New York's World Fair* bjöd även på en attraktionsnyhet; *the dark ride* (på svenska: mörk åktur) (ibid). I denna attraktionstyp kan ett stort antal besökare åka längs en räls medan en narrativ historia berättas i form av uppbyggda scener, videoskärmar, mekaniserade figurer eller liknande. På *New York's World Fair* fanns två stycken dark rides som visade på olika framtidsscenario (*Futura* och *Democracy*) (ibid). Slutligen skriver Clavé att *New York World's Fair* för första gången även hade som uttryckt mål att implementera masskonsumtion (2007, s. 12). Tidigare hade gemene man endast köpt det han/hon behövde, men efter börskraschen 1929 behövde industrin en ny strategi; en marknadsföring av produkter som indikerade status, eller en specifik livsstil (ibid).

Inte förrän efter andra världskrigets slut vände ekonomin uppåt igen. Den köpstarka medelklassen ökade i antal på femtiotalet, och fritiden blev större (Davis, 1996, s. 400).

### 3.2.3 Disneyland

John Hench, animatör till flertalet Disneyfilmer och ansvarig för gestaltning och attraktionsdesign på Disneys parker, skriver om uppförandet av *Disneyland*, Anaheim (Kalifornien): Visionen växte fram på 1940-talet när Walt Disney brukade ta sina döttrar till lokala nöjesparker i Los Angeles (Hench & van Pelt, 2008, s. 1-2). Walt fann parkerna i dåligt skick och upplevde en brist i utbudet då han, såväl som andra föräldrar,



mest tvingades sitta och titta på (ibid). Det var under denna tid som Walts vision om en park som var attraktiv för såväl barn som vuxna föddes. Innehållet i Disneys park skulle vara en blandning av en permanent världsutställning, en plats för lek, en sorts kulturhus, ett museum över vetenskap samt en uppvisning av skönhet och magi (ibid).

Hench skriver att Disneyland skulle transformera nöjesparkskonceptet med dess utspridda åkattraktioner till en sammanhängande upplevelse (2008, s. 1-2). Olika områden och attraktioner skulle länkas samman med hjälp av tematisering för att skapa en teatral uppvisning (ibid). I parken skulle besökarna även få möta och interagera med karaktärerna från Disneys filmer (ibid). Davis fortsätter och skriver att Disneyland är erkänt för dess kinetiska, visuella, ljudliga, taktila och elektroniska synergier, vilka bidrar till att besökarna blir "uppslukade" av en annan värld som hon uttrycker det. (1996, s. 406)

Gary Cross och John Walton skriver i *The Playful Crowd: Pleasure Places in the Twentieth Century* hur de anser Disneyland var ett sätt för gemene man att hänge sig åt oskuldsfulla och barnsliga aktiviteter (2005). Vidare anger de det övergripande temat i Disneys parker vara en nostalgi över äldre tider, då saker och ting var mindre komplicerade (ibid). Detta bekräftas delvis av Hench då han anger Disneyland som en plats vilken har som mål att återställa tillförsikten av världen som en god plats att leva på (2008, s. 1). Hench fortsätter och skriver att Disneyland skulle vara en kreativ plats vilken ingöt glädje och självförtroende i besökarna (ibid).

Konceptet *temapark* är idag synonymt med The Walt Disney Company och Disneyland, vilken generellt anses som världens första temapark skriver Clavé (2007, s. 1-3). Det är dock en sanning med modifikation då bland annat *De Efteling* i Kaatsheuvel, Nederländerna, slog upp sina

portar tre år tidigare (1952) och bjöd besökarna på ett narrativt tema baserat på Nederländska folksagor (ibid). Även *Knott's Berry Farm*, i samma county som Disneyland (Anaheim), erbjöd besökarna redan under 1940-talet ett landskap tematiserat efter den amerikanska västerns spöktäder (Encyclopædia Britannica, 2015). Clavé skriver dock att de idéer som Walt Disney presenterade den 17 juli 1955 vid öppningen av Disneyland skulle komma att revolutionera branschen för all framtid (2007, s. 1-3). Disney jobbade på en helt annan skala än vad föregångarna hade gjort, både vad gäller storlek, ansträngning och detaljer (Hench & van Pelt, 2008, s. 1-20).



Figur 24: Disneyland vid öppningen den 17 juli 1955. Bilden är tagen från det centrala navet och upp mot Törnrosas slott. Foto: Tom Simpson (2014-02-10)

Även om Hensch beskriver intentionerna med Disneyland i nobla ordaval, finns det självklart en baksida av myntet. Susan Davis skriver att den intermediära marknadsföringsstrategin och gestaltning, vilken designats ut i minsta detalj för att maximera vinst, var utan motstycke (Davis, 1996, s. 406). Med andra ord användes koordineringen och tematiseringen för att kunna öka profiten. Clavé skriver att Disneyland följaktligen också kom att bli en modell för underhållning som en form av masskonsumtion (2007, s. 3). Ett koncept som kom att inspirera, imiteras och skapa avund bland andra operatörer inom nöjesparksbranschen (ibid). Konceptet kom även snabbt att sprida sig till andra branscher såsom köpcentra, hotell, restauranger, museer, kontor med flera (Hensch & van Pelt, 2008, s. 1-2).

### 3.2.4 Temaparker i modern tid

I de gamla nöjesparkerna från 1900-talets första hälft var entrén gratis och besökarna betalade endast för de attraktioner som de ville åka (Davis, 1996, s. 404). På så sätt utgjorde nöjesparkerna ett underhållningsmedium för alla, oavsett klass och inkomst. Även Disneyland hade denna utgångspunkt (ibid). Susan Davis skriver att det i själva verket var *Six Flags* som i och med öppningen av deras första park i Arlington, Texas, 1961 införde ett (högt) inträdespris, vilket även betalade för samtliga attraktioner (Davis, 1996, s. 404). Förändringen medförde en gentrifiering av upplevelsen då de med begränsad ekonomi inte längre hade tillgång till parken (ibid). Disneyland följde snart efter Six Flags och började ta betalt för entrén istället för varje enskild attraktion. Såväl Disneyland som Six Flags bidrog till ytterligare gentrifiering genom parkernas läge utanför staden (Davis, 1996, s. 404). Tidigare nöjesparker hade ofta ett lättillgängligt läge i staden, eller nära järnvägen, medan de nya temaparkerna medförde att endast folk med tillgång till bil kunde nyttja parkerna (ibid). På så sätt förändrades nöjesparken som ett

underhållningsmedium för arbetarklassen till temaparken som ett underhållningsmedium för den mer välbeställda medelklassen och överklassen (ibid).

Vid sidan av Disney kom ett annat stort medieföretag ge sig in i leken igen. 1963 återupptog *Universal Studios* sina rundturer på filmstudion i Hollywood, denna gång i form av guideade bussturer (Clavé, 2007, s. 16). Rundturerna blev mycket populära och låg till grund för filmbolagets temapark, vilken kom att öppna redan året därpå. Universal Studios har sedermera expanderat sin verksamhet och är numera en av världens största temaparksoperatörer jämte Disney (Rubin et al., 2014, s. 9).

I framgången som följde filmbolagen på 1960- och 70-talen sökte storföretag upp lyckade temaparker för att klonas, och göra stora kedjor av dem (Davis, 1996, s. 401-404). En ökad satsning av kapital och en ständigt ökande besökarskara ledde till än mer imponerande miljöer, häftigare attraktioner och en övergripande förfining av temaparkskonceptet. Under 1980- och 90-talen fortsatte storföretagen köpa upp parker för att bilda hela koncerner, medan andra mindre temaparker tvingades slå igen (ibid). 90-talet såg även utvecklingen från individuella temaparker till rekreationsorter. Till exempel skriver Davis att en sådan utveckling har skett i Anaheim (Kalifornien), Las Vegas (Nevada) och i Orlando (Florida) (ibid). På den sistnämnda orten har the Walt Disney Company till dags dato upprättat inte mindre än fyra olika temaparker, två vattenparker, ett shoppingdistrikt, fyra golfbanor, flertalet hotell och mycket mer (Walt Disney World, 2015).

Även om nöjes- och temaparksbranschen idag domineras av de stora mediejättarna, skriver Davis att småparkerna på intet sätt är döda. Bara i

USA utgörs drygt 50 % av alla temaparksbesök i enskilda parker eller mindre kedjor (1996, s. 402).



Figur 25: Universal Orlando Resort, Florida (USA). Foto: Jared Slidell (2012-02-12)

Hur ser då framtiden för temaparkerna ut? I 2014 års *Global Attractions Attendance Report* går läsa att nöjes- och temaparksbranschen som helhet står för en tillväxt jämfört med föregående år (Rubin et al., s. 7). Starkast är utvecklingen i Asien med en tillväxt på cirka 5 %, följt av Europa med en tillväxt på 3 %. Universal Studios står för den största ökningen i besökarantal av alla företag, men ligger dock fortfarande långt efter Walt Disney Company som med alla parker inräknade hade 134 miljoner besökare 2014, vilket är mer än dubbelt så många som någon annan temaparksoperatör (ibid).

### 3.2.5 Temaparksidentitet sammanfattning

Temaparken är idag en utbredd nöjesform och många är vi som gjort ett besök på antingen Disneyland i USA, eller Tivoli och Liseberg hemma i Skandinavien. Temaparken har kulturella rötter i såväl den europeiska trädgårdskonsten som i amerikanska picnic groves. Marknader och

världsutställningar ledde fram till utvecklingen av nöjesparker i början av 1900-talet. Filmbolagens inblandning, och då framförallt Disney, ledde fram till den utvecklade form av teatral verklighetsflykt och mekaniserade attraktioner som är anledningen till att vi besökare vallfärdar till temaparkerna idag.

Såväl Disney som Universal Studios har spelat en avgörande roll för temaparkens utveckling. Både John Hench på Walt Disney Company och John Wardley på Merlin Entertainment Group, världens näst största temaparksoperatör (Rubin et al., 2014, s. 9), bekräftar också filmens koppling som avgörande. Hench refererar till Disneyland som en upplevelse av film i tre dimensioner (Hench & van Pelt, 2008), medan Wardley skriver att han övergav sitt jobb med specialeffekter inom filmindustrin för att kunna möjliggöra för fler att uppleva filmens magi live i temaparkerna (2014). Clavé definierar begreppet temapark då han skriver att besökare till en temapark kan liknas vid publiken i en biograf (2007, s. 17). Temaparksbesökarna upplever olika scener och kulisser som är uppbyggda kring ett ramverk för en multisensorisk fantasivärld (ibid). Även om inte alla temaparker har sina rötter i filmindustrin, är det den teatrala verklighetsflykten som är central i uppbyggnaden. Susan Davis tillägger att en temapark till sin natur är en kommersiell företeelse; en symbios av marknadsföring och underhållning (1996, s. 402). Försäljning av gods (souvenirer, mat med mera) och underhållning (attraktioner, shower med mera) tematiserat och förklätt till en helhetsupplevelse (ibid).

### 3.3 Designprocessens olika skeden

Arkitekten Miodrag Mitrašinović redogör i boken *Total Landscape, Theme Parks, Public Space* (2006) för hur processen vanligtvis ser ut då de stora temaparksoperatörerna skall designa en ny park från grunden. Även Salvador Anton Clavé redogör för processen i *The Global Theme Park Industry* (2007). Clavé har dock större fokus på den administrativa ledningen av parken, vilket är naturligt då han saknar Mitrašinović bakgrund som arkitekt. Uppförandet av en ny park kan givetvis se olika ut från fall till fall, och skiljer sig ej på några större punkter jämfört med den process som sker vid ett ordinärt arkitektprojekt. Det är dock i enlighet med min ambition och frågeställning att ta reda på hur dagens designers av temaparker jobbar, varför Mitrašinović och Clavés syn på saken refereras nedan, analyseras och sedan modifieras för att anpassas till expansionen av Lisebergs nöjespark.

#### 3.3.1 Koncept

Mitrašinović skriver att designprocessen inleds med att utföra en marknadsundersökning för den tänkta kundgruppen, vartefter ett *koncept* för temaparken definieras (2006, s. 120). Beroende på hur kundgruppen ser ut tas beslut i vilken riktning parken skall utvecklas; till exempel huruvida fokus skall ligga på adrenalininducerande åkattraktioner eller uppslukande tematisering. Konceptfasen innefattar vidare ett val av övergripande tematisk identitet, samt uppförandet av ett ramverk för huvudingredienserna i parken (ibid). Clavé beskriver en liknande process, men tillägger att det framförallt är två faktorer som avgör hur pass framgångsrik temaparken kommer bli: Dels gäller det att identifiera målgruppen (till exempel genom en marknadsundersökning) och att *möta de förväntningar* på bildspråk och attraktioner som kundgruppen har. Dels är temaparkens framgång direkt avhängigt designersens  *kreativitet* och

deras förmåga att skapa oväntade och positiva *övertäckningar* hos besökarna (2007, s. 327-351).

#### 3.3.2 Program

Designprocessen fortsätter enligt Mitrašinović med uppförandet av ett *program* (2006, s. 120-121). I programmet fastställs de komponenter som krävs för att genomföra konceptet. Dessa komponenter kan vara vilka tematiserade områden som skall inkluderas, vilka rumsliga förhållanden som skall uppnås och vilka huvudattraktionerna för parken skall vara (ibid). I programskedet fastställs vanligtvis även hur lång tid det skall ta för genomsnittskunden att besöka parken (ibid).

#### 3.3.3 Masterplan

Clavé hoppar över upprättandet av ett program och går istället direkt på nästa fas; nämligen upprättandet av en *masterplan* (2007, s. 345-348). I masterplanen sammanfogas alla komponenter till ett sammanhängande koncept vilket innefattar besökarnas fulla upplevelse från det att de ankommer till parken, tills det att de går hem (ibid). De rumsliga förhållandena fastställs även genom upprättandet av en situationsplan (Mitrašinović, 2006, s. 121). Såväl rörelsemönster som de ingående komponenterna får en beskrivning (ibid). Till masterplanen kan även bifogas en uppskattad budget för projektet, samt en tidsplan för utförandet (ibid). Masterplanen utgör i enlighet med avsnitt 1.6 *Produkt* slutprodukten för den här masteruppsatsen.

#### 3.3.4 Schematisk design

Designprocessen avslutas med en *schematisk design* (Mitrašinović, 2006, s. 121). Här visualiseras volymer och utseenden för enskilda byggnader, attraktioner och miljöer. Det tematiska konceptet ges en fysisk form. Färg, material, ljud, dofter med mera definieras (ibid). Den schematiska



designen brukar även innefatta en beskrivning av vilken stämning designern önskar uppnå hos gästen då han/hon ställs inför olika tematiska kulisser eller attraktioner (ibid). Den schematiska designen kan med andra ord sägas vara skedet för detaljerad gestaltning; då slutprodukten får sitt bestämda utseende. En vanlig metod som de stora temaparks-operatörerna (såsom Walt Disney Company) använder sig av vid den schematiska designen är storyboards, likt produktionen av bolagens filmer (Mitrašinović, 2006, s. 121). Även modellbyggen är vanligt förekommande för att kunna ta del av de rumsliga förhållandena och för att få en bättre upplevelse av detaljerna före konstruktion (ibid).

### **3.3.5 Uppförandefas**

Efter den avslutade designprocessen fortsätter förberedelserna inför öppningen av den färdiga temaparken med upprättandet av bygghandlingar, installation av attraktioner och byggnad av fysiska strukturer, samt upplärning och inkörning av personal (Clavé, 2007, s. 343-348). Enligt Clavé tar det allt som allt cirka 5 år från initieringen av projektet till det att den färdiga temaparken kan öppna (ibid).

## 4.1 Konceptfasen

Mitt arbete skiljer sig åt från Mitrašinović ovan beskrivna metod genom att det saknas medel för att utföra en tillfredsställande kundundersökning inom ramarna för masteruppsatsen. Liseberg har dock i sin årsredovisning upprättat ett ramverk för den framtida utvecklingen av parken baserat på styrelsens visioner (Andersen et al., 2014). I detta ramverk står skrivit att starkare *konceptualisering*, *tematisering* samt tydligare *paketering* av produkten alla är viktiga parametrar som bör tas större hänsyn i framtida projekt. Som vi kunnat läsa i avsnitt 3.2 *Temaparksidentitet* motsvarar detta även den internationella utveckling som skett inom upplevelsemarknaden de senaste decennierna. Jag anser därför ett övergripande tema vara en god idé för expansionen av Lisebergs nöjespark.

Även om Clavé (2007) kategoriserar Liseberg som en temapark bygger parkens grundstrukturer i mångt och mycket fortfarande på nöjesparkens; med dess utspridda attraktioner utan något övergripande tema. Lisebergs nuvarande nöjespark uppvisar självfallet stora kvaliteter, men en park helt baserad på ett övergripande tema vore något nytt för Liseberg. En unik kvalitet som särskiljer expansionen från den befintliga nöjesparken, och som därmed lämpar sig för en second gate. Som Susan Davis skriver i avsnitt 3.2 är temaparken ett innovativt medium som ständigt presenterar nya former av underhållning. Det är även allmänt känt att nöjesparken som företeelse kräver regelbundna uppdateringar av sin produkt och addering av nya attraktioner för att locka besökare till parken (Braun & Soskin, 1999; Dekimpe et al., 2010; Ding et al., 2013). Med ett sammanhängande tema, vilket genomsyrar varenda detalj av parken och som genom sin multisensoriska uppbyggnad (i enlighet med Hench och Wardley) skapar känslan av att uppslukas av och transporteras till en

annan värld, får Liseberg också en attraktion som är unik för den svenska och nordiska marknaden i stort.

På sin hemsida definierar Liseberg sig själva som "Nordens störta nöjespark" (Liseberg, 2016), och Liseberg var även den första nöjesparken i Sverige med att implementera en berg- och dalbana 1923. Sedan dess har adrenalininducerande åkattraktioner alltid varit en stor del av parkens identitet, varför jag även ser en fortsatt satsning på åkattraktioner som en viktig del av expansionen. I Dekimpe, van Heerde och van Oests undersökning från 2010 visar sig också åkattraktioner, och då främst berg- och dalbanor, ha den högsta kapitalavkastningen i form av en ökad mängd besökare i parken. Den stora friytan på södra parkeringen och gamla SAAB-fabriken lämpar sig väl för uppförandet av större attraktioner i detta slag, som idag är svåra att klämma in mellan befintliga strukturer på Lisebergs nöjespark.

Jag anser också en fortsatt satsning på trädgård och kultur som en viktig del av ett koncept för den framtida expansionen söderöver. I avsnitt 2.2 och 2.3 står skrivit att hortikulturen genom historien haft en stor inverkan både på Göteborgs profil som trädgårdsstad samt Lisebergs fokus på blomsterarrangemang och park. Som går att läsa i min kandidatuppsats *Träd i hårdgjorda ytor* bidrar också vegetation till större rekreativa värden och minskad stress. Vegetation bidrar till ett förbättrat mikroklimat och verkar även bullerdämpande, vilket kan vara fördelaktigt ur såväl Lisebergs perspektiv som dess grannars (Olsson, 2014, s. 5-8). Genom att inkorporera frodig vegetation i ett övergripande tema säkerställs en viktig kulturhistorisk tradition och en god miljö, samtidigt som temaparks-konceptet berikas med nya kvaliteter.

Slutligen står skrivit i årsredovisningen om parkintegrerat boende och året runt verksamhet som framtida önskemål. Likaså nämner Lars-Erik Hedin (2014) behovet av parkeringsplatser som måste täckas i och med byggnationen av Södra parkeringen, något som han föreslår skall täckas genom uppförandet av ett parkeringshus. Såväl hotell som parkering är verksamheter som kommer ta upp stor markyta inom expansionen. Tillsammans med året runt verksamhet utgör de även grunden för utvecklingen till en resort, och är därför alla viktiga komponenter för den konceptuella utvecklingen av den södra expansionen.

Sammanfattningsvis definierar jag konceptet i följande punkter:

- Ett tydligt tema skall sammanfoga och organisera komponenterna för den södra expansionen. Ett övergripande tema bidrar även med en unik kvalitet för Liseberg och önskvärd diversifiering av Lisebergs produkt.
- En fortsatt satsning på åkattraktioner utgör en stor dragningskraft och bibehåller Lisebergs position som Nordens ledande destination för häftiga åkupplevelser.
- Trädgård och hortikultur skapar förutsättningen för en rekreativ miljö för förlustelse, och återkopplar till Lisebergs rika historia.
- Uppförandet av parkintegrerat hotell och parkering samt en ökad satsning på året runt verksamhet lägger grunden för Lisebergs utveckling till en resort.

## 4.2 Tematisk utveckling

Efter att ha definierat grunderna för konceptet i stycket ovan blir nästa steg att välja ett tema för expansionen. Inom landskapsarkitektutbildningen har stort fokus vid gestaltning givits åt platsens historiska och karakteristiska beskafter; dess *genius loci* (Turner, 2015). Gestaltningen av en temapark skiljer sig emellertid åt då platsen som skall

skapas (vanligtvis) ej har någonting gemensamt med ursprungsplatsen utöver dess geografiska begränsningar (Davis, 1996, s. 404). Liseberg särskiljer sig dock från mängden; med sina rötter i Jubileumsutställningen 1923 är Liseberg en park som är rik på historia och nära kopplad till Göteborg stad. Jag finner det därmed lämpligt att utgå ifrån Tom Turners definition av *genius loci*, och finna platsens *själ* vid en utveckling av den tematiska identiteten. Genom att välja ett tema med lokal anknytning erhålls även stora mervärden. Istället för att använda temat enbart som en yttlig fasad utefter vilket övriga komponenter i parken organiseras, kan ett lokalt förankrat tema också bidra med kunskap om regionens historia, kultur och utveckling. Turister (och bofasta invånare) lockas även att utforska mer av Göteborg. På motsvarande sätt kan folk i Göteborg lockas av att besöka Liseberg genom expansionens nära anknytning till staden, vilket ger en positiv återkoppling för båda aktörer. Lägg därtill att Liseberg är kommunägt och detta blir en given strategi.



Figur 26 Även Disneyland uppvisar ett lokalt anknutet tema, om än i bredare bemärkelse; nämligen amerikansk kultur och amerikanska framsteg. Från vänster till höger: New Orleans Square, Frontierland och Tomorrowland. Foto: André Olsson (2015-09-08)

Vilka lokala eller historiska referenser lämpar sig då som tema för en expansion av Lisebergs nöjespark? De huvudkaraktärer som jag identifierat i kapitel 2.1 *Analys* är det internationella Göteborg; med allt ifrån de utländska arkitekterna som byggde staden till den internationella handeln och de många olika folkgrupperna som flyttat hit under århundradena. Sjöfarten är en annan unik karaktär som hänger ihop med handeln. Göteborg byggdes som Sveriges port mot västra Europa och bedrev handel med först Hansan, sedan Ostindien och är idag den fortsatt enda hamnen i Sverige som tar emot transoceaniskt gående fartyg. Vidare är, som vi tidigare kunnat konstatera, trädgårdstemat framträdande då Göteborg bland annat öppnade Sveriges första offentliga park och idag besitter Sveriges största botaniska trädgård. Slutligen så identifierar jag industristaden Göteborg som en viktig karaktär. Fiskeindustrin, varvsindustrin, och Gamlestadens fabriker som sedermera blev till både AB SKF och Volvo är alla framträdande inom svensk industrihistoria. Den gamla SAAB-fabriken gör sig också påmind i allra högsta grad, då den ligger belägen inom tomtgränsen för den södra expansionen.

Utvecklingen på Lisebergs ägor har gått från betesmark till tobaksplantage, via landskapspark till plantskola, och sedermera nöjespark. Som vi kan se är trädgårdsprofilen tydlig även här. Andra karaktärer värda att nämna är självklart den engelske handelsmannen Nonnen och hans döttrar. Även idrottspionjären Wilhelm Friberg tycker jag är värd att uppmärksammas, som dock redan hedrats på Liseberg genom Örgryte IS-tematiseringen av berg- och dalbanan Balder. Vad som konstruerats efter parkens öppnande 1923 är mindre viktigt i min mening, då vi i konceptet ovan definierade expansionen som någonting nytt, särskilt från den befintliga nöjesparken. Dock är trädgård en förutsättning för en rekreativ miljö, varför denna fina tradition bör föras vidare. Likaså

ser jag satsningen på åkattraktioner som viktig, vilket vi kan läsa mer om i konceptavsnittet ovan. Dock bör själva uppbyggnaden (och temat) av parken vara skilt från den gamla nöjesparken.

### 4.3. Val av tema

Det finns många intressanta teman att välja bland. En, kanske oväntad, kandidat vore ett tema baserat på *industrihistoria*, och då med fokus på Göteborgsregionen. Expansionen skulle i så fall kunna utformas likt en världsutställning med olika paviljonger vilka visar upp framsteg inom svensk industri. Det tekniska temat skulle med enkelhet kunna knytas till olika åkattraktioner, och utöver rent historiska mervärden skulle besökarna kunna få chansen att lära sig mer om teknik och vetenskap. Ett annat tema som ständigt kommer upp är *trädgård*. En möjlighet vore att utforma expansionen som en grönskande park i vilken attraktioner är utspridda. Jag tror dock det finns en risk med att ett tema av den här typen skulle vara för generiskt; då det redan finns massor med kvalitativa grönområden i regionen. Jag ser snarare vegetation som en viktig del av parken, vilket skall komplettera valt tema. Det mest framträdande temat ser jag istället som den internationella handeln, och det *Ostindiska kompaniet*. Kompaniet har haft en stor inverkan på Göteborg såväl ekonomiskt som kulturellt, och verksamhetens gång beskrivs i historieavsnittet (2.2) som stadens riktiga storhetstid. Gunilla Enhörning, stadsbyggnadsvetare på Chalmers Tekniska Högskola, har också åsikten att Göteborg bör ta bättre vara på sitt arv som handels- och sjöfartsstad. För ökad identitet och marknadsföringsförmåga föreslår hon en starkare koppling till Ostindiska kompaniet och en permanent utställning av ostindiefararen *Göteborg* (2009, s. 189-193).





*Figur 27:* Nära södra expansionen ligger åkattraktionen *Mechanica*, vilken jag själv har varit med och designat under min praktik. *Mechanica* har ett 1700-talstema vilket därmed skulle knyta väl an till ett tema baserat på ostindiehandel. Foto: Katia Lilja (2015-10-07)

Ett tema baserat på Ostindien lämpar sig väl för historieberättande genom spänning, mystik, rikedomar och exotiska länder. Differentieringen mot den befintliga nöjesparken är tydlig, men samtidigt har temat en stark anknytning till Göteborg stad. Temat är associerat med intressant historia och kultur, vilket tillsammans med de vetenskapliga expeditionerna borgar för extra mervärde i form av lärande. Temat lämpar sig dessutom utmärkt för hortikultur; såväl genom kopplingar till den asiatiska trädgårdskulturen som genom etableringen av exotiska växtsystem. Ostasien är helt enkelt ett tema som täcker in det mesta; från det internationella Göteborg till handel och sjöfart, samt exotiska kulturer och trädgårdar. Det finns andra alternativ; men jag är övertygad om att ett ostindietema kommer utgöra en spännande och stabil grund att stå på, med många mervärden, och som därför kommer lämpa sig mycket väl för den framtida expansionen av Liseberg.



*Figur 28:* En snabb skiss som inspiration och för att illustrera valt tema. Skiss: André Olsson (2016-02-24)

## 5.1 Programfasen

Nästa steg blir enligt Mitrašinović att bestämma de huvudkomponenter som parken skall innehålla. Ett par av komponenterna har vi redan definierat, då de är krav ifrån Lisebergs sida. Dessa komponenter är *parkintegrerat boende* och uppförande av *parkeringshus*. Övriga komponenter som skall stå med i programmet är vilka tematiserade områden Ostindieparken skall delas in i, vilka rumsliga förhållanden jag vill uppnå samt vilka huvudattraktionerna skall vara.

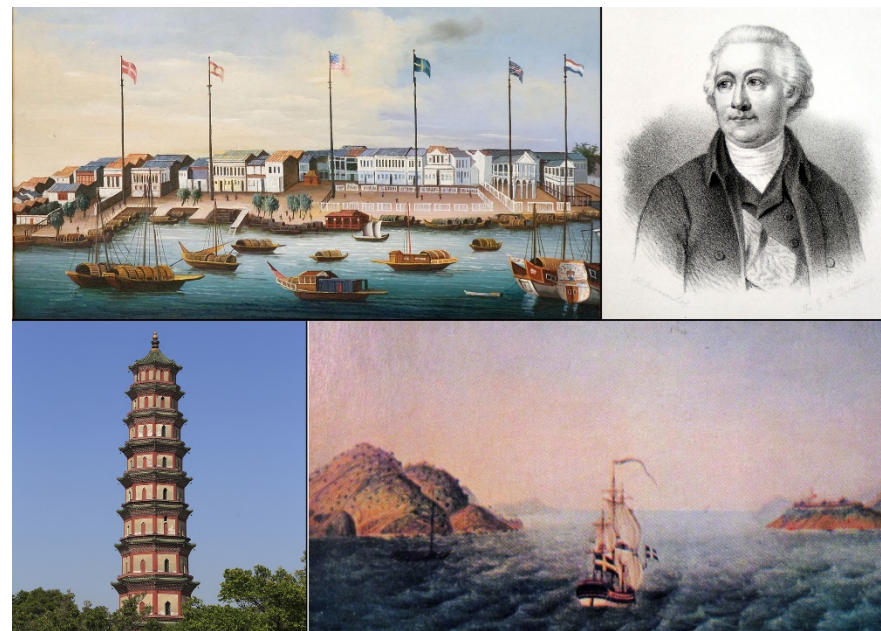
## 5.2 Vad innefattar ett ostindiskt tema?

Om vi börjar med de tematiserade områdena har jag endast skrapat på ytan i historieavsnittet. Efter att ha läst igenom Tore Frängsmyr (1976), Sven Nordqvist och Mats Wahl (1998) med flera författare på området kan jag konstatera att det finns en närmast oändlig uppsjö av historier att berätta på temat Ostindien. Så vilka tematiserade områden lämpar sig då för en framtida expansion av Liseberg?

En klar majoritet av ostindieresorna gick till *Kanton* (nuvarande Guangzhou), vilket var den enda hamnen i Kina som var öppen för européer. Frängsmyr skriver om många karakteristiska element vilka kan nyttjas i parken såsom *Bocca Tigris* (på svenska: tigersmunnen) vid Pärlflodens delta, *Lejontornet* på Lotusberget som signalerade till inkommande skepp och de många faktorierna i hamnen (1976, s. 70-78). Det blir även logiskt att Kanton får representera kinesisk kultur, arkitektur samt flora och fauna; det var trots allt den exotiska kinesiska kulturen och varorna med siden, te, porslin med flera som initierade ostindiehandeln.

Övriga resor gick till *Tamil Nadu*, *Surat* och *Bombay* i Indien (Frängsmyr, 1976, s. 45). Svenskarnas närvaro här var inte lika frekvent då de europeiska stormakterna hade stark kontroll över området och inte ville

ha ytterligare konkurrens. Indien borde dock självklart få en plats inom expansionen då brittiska *East India Company*, som var en av de två ledande aktörerna inom ostindiehandeln, bedrev större delen av sin verksamhet här (Hællquist, 2016). Den andra stora aktören, *Nederländska ostindiska kompaniet*, kom att dominera *Java*, *Mauritius* och den ostindiska övärlden (ibid). Här var det endast ett fåtal av de svenska ostindiefararna som stannade och idkade handel. Mera vanligt var att de svenska skeppen stannade för att proviantera vid någon av öarna inför den långa resan hem (Nordqvist & Wahl, 1998, s. 82-83).



Figur 29: Bilderna visar på i medurs ordning: de 13 faktorierna i Kantons hamn, den skotsk-svenske köpmannen William Chalmers, infarten vid Bocca Tigris samt Lejontornet. Foto: Wikimedia Commons (1820; 1875; 2013-11-30; 1965)

Vidare ser jag det som självklart att inkludera Göteborgs hamn i Ostindieparken. Samtliga resor utgick härifrån, varför hamnen egentligen kan sägas utgöra halva temat. Järn- och trävaror transporterades från Bergslagen via Göta älv (Andersson et al., 2014) för att packas om och lastas på ostindiefararna där de sedan såldes i Cádiz mot betalning i silvermynt (Frängsmyr, 1976). Även Värmland och Spanien var således viktiga aspekter av ostindiehandeln.

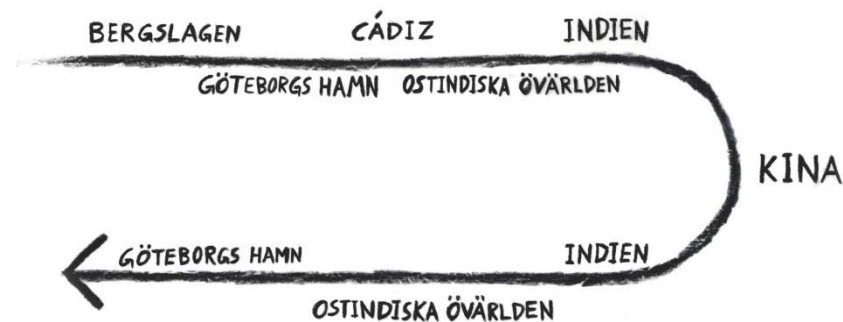


**Figur 30:** Kartan ovan markerar ruten såsom den kunde se ut för en typisk ostindiefarare. Kartan är ej skalenlig och endast till för att illustrera handelsvägarna. Skiss: André Olsson (2016-10-12)

En Ostindiepark har dock även en stor potential bortom rent geografiska områden. Sjörovare och krigsföring mellan europeiska stormakter hörde till vardagen. Ostindieresorna var också rika på historiska personligheter såsom Carl von Linné med hans lärjungar och superkargören William Chalmers, som senare anstiftade Chalmers Tekniska Högskola med rikedomarna som han tillskansat sig via ostindiehandeln (Frängsmyr, 1976, s. 102-107). Fler personligheter inkluderar den engelska landskaps-parkspionjären William Chambers som i sitt skapande hade stora influenser från sina resor med det svenska Ostindiska kompaniet (Blennow, 2009, s. 220) och Nicolaus Sahlgren, direktör för kompaniet, och grundare av Sahlgrenska sjukhuset i Göteborg (Frängsmyr, 1976, s. 95).

### 5.2.1 Indelning av tematiska områden

Figur 30 ovan visar en geografisk överblick av hela det svenska Ostindiska kompaniets verksamhet. I figur 31 nedan har jag valt att göra en kronologisk indelning; en tidslinje från det att råvarorna som skall generera betalmedel bryts i Sverige, till dess att handelsgodset är hemma i Göteborgs hamn igen och skall auktioneras ut.



**Figur 31:** En tidslinje över hur en typisk rutt med en ostindiefarare kunde se ut. Skiss: André Olsson (2016-10-12)

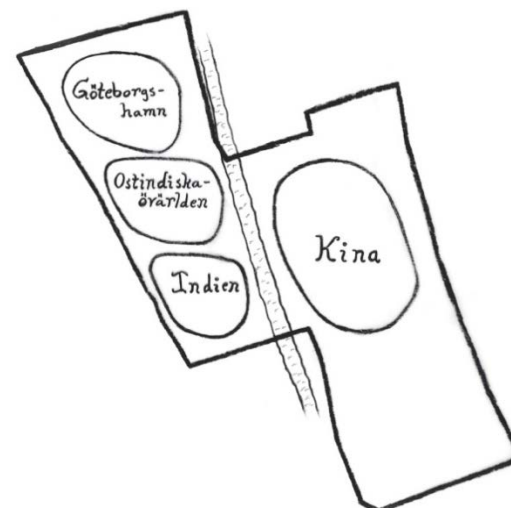


Abstraktionen i den kronologiska indelningen skapar en tydligare bild över den svenska ostindiehandeln tycker jag. Det går i figur 31 utläsa en struktur som skulle kunna användas som tematisk indelning på den södra expansionen. John Hench anger att transporteras *igenom* det tematiserade landskapet som en multisensorisk och extraordinär upplevelse (Hench & van Pelt, 2008, s.43). Mitrašinović skriver också att användningen av layout som en del av tematiseringen stärker den narrativa trovärdigheten (2006, s. 136). Genom att låta besökarna vandra längs de gamla farlederna som ostindiefararna seglade på skapas därmed en förhöjd upplevelse av att befinna sig i den tematiserade världen. En indelning baserad på de geografiska farlederna skapar även en naturlig övergång mellan de olika tematiserade områdena och minimerar risken för motsägelser, samt ökar möjligheterna för lärande i samband med besöket i parken.

Med vald struktur återstår fortfarande att välja *vilka* tematiserade områden som skall ingå. Av platsskäl går det inte att inkludera alla delar av tidslinjen som ett eget geografiskt område i parken. Walker et al. anger emellertid en variation i teman som positivt; då det kan tilltala olika målgrupper (1982, s. 4). Alla i en familj gillar inte samma sak, varför en bredd i utbudet medger en större attraktionskraft (ibid). Därför ser jag en bredd av olika nationer och olika typer av platser som positiv. Med den valda strukturen ser jag även valet av tematiserade områden som ett relativt enkelt val att göra. Kina (Kanton) och Göteborgs hamn är essentiella för parken då de var huvudfokus för den svenska ostindiska handeln. Även Indien och den Ostindiska övärlden var viktiga delar av handelsrutten, och bör därför inkluderas. Mindre viktiga, eller åtminstone mindre intressanta för det övergripande temat, är däremot i min mening Värmland och Spanien (Cádiz). Värmland ingår ej i handelsrutten som

sådan, och Cádiz utgjorde endast ett snabbt stopp för att utbyta varor mot silvermynt för betalning i Ostasien. De båda områdena erbjuder med sin inhemska och europeiska karaktär ej heller den exotiska spänning och differentiering gentemot den befintliga parken som Ostindien gör, och som var en förutsättning från *Konceptfasen*. Värmland och Cádiz bör självklart nämnas i parkens narrativ, men berättigar inga egna tematiserade områden. Göteborgs hamn erbjuder heller ingen stor differentiering mot den befintliga parken, men utgör en så pass viktig del av temat att den berättigar ett eget tematiserat område. Likaså kan Göteborgs hamn utnyttjas för att skapa en mjuk övergång från den befintliga parken till övriga exotiska platser längs handelsrutten, och fyller därmed en viktig funktion. Precis som Värmland och Cádiz berättigar de många intrigerna mellan Europas stormakter och alla framstående personligheter ej något eget tematiserat område. Konflikter, sjörövare, kända personer med mera går istället enkelt att inkludera inom ramarna för övriga geografiskt tematiserade områden.

Med motiveringen ovan återstår fyra stycken tematiska områden i Ostindieparken; nämligen *Göteborgs hamn*, *Ostindiska övärlden*, *Indien* samt *Kina*. Dessa områden har en naturlig övergång sinsemellan och bildar till-



Figur 32: Geografisk indelningen av de tematiserade områdena. Skiss: Andrée Olsson (2016-10-13)



sammans en loop på vilken besökarna kan vandra längs de gamla farlederna som ostindiefararna seglade på. I figur 32 har jag gjort en grov skiss över hur den tematiska indelningen kan te sig i praktiken.

### 5.3 Rumsuppbbyggnaden

Programfasen fortsätter enligt Mitrašinović med upprättandet av de rumsliga förhållandena, vilket även blir första gången som jag ger mig i kast med de fysiska strukturerna i Ostindieparken. Linderholm och Minya skriver att vi som människor måste ha ett rum att förhålla oss till för att kunna uppfatta sammanhanget i vår närmiljö (1997). Den rumsliga uppbbyggnaden är även essentiell för att vi skall kunna orientera oss i utemiljön (ibid). John Simonds skriver i boken *Landscape Architecture* från 1961 att utformningen av utemiljöer inte handlar om att placera och gruppera objekt, utan istället om att "skapa en serie av väl organiserade volymer, varje volym skickligt utformad för att uppnå det mest användbara och välbehagliga rummet för ändamålet i fråga." [min översättning] (Simonds, 1961, s. 79) Rummet kan därmed sägas vara den enskilt viktigaste och mest grundläggande enheten för all fysisk gestaltning.

Hur förhåller sig då temaparksvärlden till rumsbegreppet? Walker et al. på tidskriften *Architectural Design* skriver hur designersen bakom Disneyland noggrant fastlade i förväg vilken känsla de ville uppnå med den fysiska gestaltningen (1982, s. 15). De skriver att masterplanen för Disneyland var en direkt reaktion från Walts sida mot den röriga och utspridda stadsbild som Los Angeles utvecklats mot sedan bilens intåg. Disneyland skulle därför gestaltas med en välorganiserad plan baserad på en arkitektur med en gemytlig rumsuppbbyggnad (ibid). Peter Blake vid *Boston Architectural Center* instämmer då han uttrycker sitt missnöje över modernismens storskaliga byggnadsprojekt och skriver att det endast är Disney som tagit fasta på vad amerikanerna verkligen vill ha (1977). Blake uttrycker sin uppskattning för att Disney använt sig av en mänsklig skala i skapandet av de trånga gränder och gamla pittoreska hus som parken utgörs av (ibid).



Figur 33: En mänsklig och intim skala dominerar rumsuppbbyggnaden på Disneyland. Till vänster syns en av de många trånga gränderna i New Orleans, och till höger en vy över det tematiserade området Fantasyland. Foto: Andrée Olsson (2015-09-11)

Det är emellertid inte så att samtliga miljöer på Disneyland är småskaliga. Ett par av elementen i parken skiljer sig väsentligt åt från den i övrigt intima rumsuppbbyggnaden. Walker et al. skriver att huvudgatan *Main Street USA* som leder från ingången till det centrala torget i parken är en för Disneyland förhållandevis stor gata, utformad så för att snabbt kunna kanalisera ett stort flöde av människor (1982, s. 15). Jag uppskattade vid platsbesök gatans längd till cirka 130 meter och gatans bredd till cirka 15 meter. Den andra strukturen som särskiljer sig är det centrala torget i sig, vilket Disneys designers refererar till som *navet* i parken. Denna centrala torgbildning agerar samlingsplats varifrån besökarna kan bestämma vart de vill bege sig härnäst (Walker et al., 1982, s. 15), och mäter enligt min egen uppskattning hela 60 meter i diameter.

Tyvärr har jag varit oförmögen att hitta någon litteratur som behandlar rumsuppbbyggnaden av konkurrerande parker till Disney. Dock så gjorde jag under september månad 2015 en studieresa till Los Angeles (USA) för

att jämföra Disneyland med dess två lokala konkurrenter från Six Flags och Cedar Fair Entertainment. Vid sidan av Walt Disney Company och Universal Studios utgör dessa båda företag de stora temaparksoperatörerna i USA. Både *Six Flags Magic Mountain* och *Knott's Berry Farm* (som den Los Angeles baserade Cedar Fair-parken heter) är även de mest välbesökta parkerna inom respektive kedja (Rubin et al., 2014, s. 9) varför de tordes utgöra en god jämförelsegrund med Disneyland. Det skall dock tilläggas att Six Flags och Cedar Fair enligt Clavé kategoriseras som regionala parker, och ej destinationsparker, samt fokuserar mer på häftiga adrenalininducerande upplevelser än Disneyland (2007).



Figur 34: Main Street USA och det centrala navet utgör exempel på en mera storskalig rumsuppbbyggnad på Disneyland. Foto: Andrée Olsson (2015-09-09)

Vid en direkt jämförelse med Disneyland blir det tydligt att såväl Six Flags som Cedar Fair arbetar med en mera storskalig planering av sina parker. Jag får känslan av att båda temaparkerna har ett större objektstänk, och sätter större fokus på attraktionerna, än rumsuppbbyggnaden och helhetstänket av parken. Jag har ej några bekräftade källor på att så är fallet, men det är åtminstone tydligt att båda parkerna uppvisar större öppna ytor med mindre detaljrikedom än vad Disneyland gör. Detta är speciellt anmärkningsvärt med tanke på att Disneyland har ett mer än fyra

gångar så stort besöksantal än vad någon av de båda konkurrerande parkerna uppvisar (Rubin et al., 2014, s. 31). Därmed borde Disneyland vara i behov av större ytor för att kunna hantera det stora flödet av besökare, men klarar sig av mina erfarenheter utmärkt trots den intima skalan som parken är gestaltad i. De större öppna ytorna och den mindre detaljrikedom får även bieffekten av ett högre gångtempo. Mitt intryck från besöken på Six Flags Magic Mountain och Knott's Berry Farm var att besökarna uppvisade ett målinriktat beteende där de förflyttade sig från attraktion till attraktion, medan besökarna på Disneyland mer strosade runt, sög in atmosfären och tog sig tid att uppleva detaljerna i parken.



Figur 35: Delar av Six Flags Magic Mountain (till vänster) och Knott's Berry Farm (till höger) uppvisade omotiverat stora, öppna ytor. Foto: Andrée Olsson (2015-09-10, 2015-09-12)

Utöver mina egna erfarenheter från studieresan och de vaga beskrivningarna ovan finns det inte mycket litteratur på området. För att få någon vetenskaplig grund att stå på har jag därför valt att vända mig till teorier av rumsliga förhållanden inom stadsplaneringen. Under studierna på landskapsarkitekturprogrammet har teorier från såväl Jan Gehl som

Kevin Lynch varit grundpelare, på vilka vi har byggt upp den fysiska gestaltningen. De rumsliga teorier som de båda författarna presenterar är allmängiltiga och applicerbara inom alla typer av fysisk gestaltning, varför de även är intressanta att titta på vid gestaltningen av Ostindieparken.

### 5.3.1 Rumsliga teorier inom stadsplaneringen

Jan Gehl har i boken *Livet Mellem Husene* (2010) sammanfattat över 40 års forskning och erfarenheter inom miljöpsykologi och stadsplanering. I boken står skrivit att människans upplevelse av den omgivande miljön är direkt avhängigt den rumsliga uppbyggnaden av platsen. Gehl skriver att *små* rumsbildningar generellt upplevs som *varma, intima och inbjudande*, medan *stora* rumsbildningar upplevs som *kalla* och *opersonliga* (2010, s. 68-69). Det är även så att små utrymmen är mer livfulla och intensivare än vad större utrymmen upplevs som, skriver han.

En rimlig följdfråga på ovanstående stycke är *vad* som utgör ett stort respektive litet rum? Med utgångspunkt inom miljöpsykologin skriver Gehl att det maximala begränsande avståndet för vilket vi människor kan uppfatta vad som händer i gaturummet ligger på mellan 70-100 meter (2010, s. 163). För att kunna uppfatta ansiktsuttryck hos andra individer får avståndet dock ej överstiga 20-25 meter (ibid). Dessa måttangivelser stämmer väl överens med vad Kevin Lynch publicerar i boken *Site Planning* från 1984. Lynch skriver att vi människor genast uppfattar rumsbildningar i vår utemiljö på cirka 25 meter som inbjudande, och att det känns komfortabelt att vistas där (s. 157). Vidare skriver han att rumsbildningar på över 110 meter sällan har visat sig vara lyckade (a.a. s. 269). Det verkar med andra ord finnas ett direkt samband mellan vad våra sinnen kan uppfatta och vad vi människor upplever som trivsamt.

Upplevelsen av rummet är emellertid inte definitiv utan givetvis beroende av en mängd andra faktorer såsom vilken aktivitet som försiggår och hur många människor som vistas där samtidigt. Vid dimensionering av gaturummet skriver Gehl att det är viktigt att ge gångtrafikanterna tillräckligt med utrymme för att de skall kunna gå ostört samtidigt som utrymmena hålls tillräckligt små för att erbjuda gångtrafikanterna rika upplevelser (2010, s. 133-134). Det blir därmed av stor vikt för designern att hitta en god balans av storleken på miljön som skall gestaltas. Vidare skriver Gehl att upplevelsen av rymd är *relativ* de omgivande fysiska strukturerna (a.a., s. 141). Till exempel kan ett 20 meters utrymme upplevas som ett torg då det föregås av en trång gränd, medan samma utrymme hade upplevts som litet om det föregåtts av en bredare gata (ibid). Det går med andra ord skapa upplevt stora rum även på en liten yta med hjälp av en väl genomtänkt design som kontrasterar i skala. *Kontraster* i rumsuppbyggnaden kan även berika helhetsupplevelsen hos gångtrafikanterna skriver Gehl, som därmed avråder arkitekter från att använda en allt för monoton uppbyggnad av det offentliga rummet (ibid).

Slutligen står skrivet i *Livet Mellem Husene* om *kantzonerna* och *detaljeringsgraden* av det offentliga rummet. Det är i kantzonerna som merparten av vårt uppehålle sker skriver Gehl; människor vill naturligt hålla sin rygg fri, och dras därför till fasader, vegetation, pollare och andra fysiska objekt i sin omgivning. Det är endast i undantagsfall som individer uppehåller sig mitt i rummet; till exempel när de har ett bestämt mål att gå mot och medvetet genar över ytan (2010, s. 147-153). Vidare bekräftar Gehl min iakttagelse från mitt studiebesök i Los Angeles då han skriver att rum gestaltade med en hög detaljeringsgrad erbjuder rika upplevelser samt många möjligheter för att stanna, och bidrar därför till ett långsammare gångtempo. Platser med låg detaljeringsgrad erbjuder å sin



sida inga sådana möjligheter, varför gångtempot där blir högre (ibid). Det blir därför min slutsats att det inte finns någon uppenbar anledning att skapa stora öppna platser bara för sakens skull.

### 5.3.2 Rumsbildningar som jag vill skapa

Då Ostindieparken är tänkt som en plats för nöje och rekreation blir det givetvis min ambition att skapa en så livfull, varm och inbjudande plats som möjligt. I enlighet med litteraturen ovan samt mina egna erfarenheter från studieresan vill jag därför undvika att skapa allt för många storskaliga rumsbildningar. Istället bör rumsligheten i Ostindieparken byggas kring en intim skala anpassad efter människan.

Såväl stadsplanerarna Gehl och Lynch som temaparkskritikerna Blake och Walker et al. anger mindre rumsbildningar som positivt. Under mitt studiebesök i Los Angeles fick jag även chansen att uppleva skillnaden mellan en temapark gestaltad i en intim skala och två temaparker gestaltade i stor skala, och jag kan endast instämma i vad teoretikerna skriver. Disneyland kändes betydligt mera inbjudande än de båda konkurrerande parkerna. Det är självklart så att Walt Disney Company spenderar en stor summa pengar på detaljer, som inte konkurrenterna gör, och som såklart påverkar atmosfären i parken. Men om jag professionellt försöker bortse från dessa faktorer är det fortfarande så att jag tilltalas mer av den genomgående gemytliga rumsuppbyggnaden på Disneyland. De ofta stora öppna ytorna på Six Flags Magic Mountain och Knott's Berry Farm upplevde jag som opersonliga och måhända skapade de även en kyligare atmosfär i parken, som Gehl uttryckte det. Med vetskapen om att majoriteten av besökarna undviker öppna ytor, och istället föredrar att uppehålla sig kring objekt i rummet eller längs med kantzonerna, ser jag det som ett självklart val att satsa på en intimt gestaltad rumslighet i Ostindieparken. Ett ytterligare argument för att

hålla mig till en småskalig rumsuppbyggnad är expansionens storlek som i avsnitt 2.4 *Platsförutsättningar* angavs till 7 hektar. Jämför expansionen med den befintliga nöjesparken Liseberg på 17 hektar, och lägg därtill att en stor del av ytan i Ostindieparken kommer försvinna till förmån för hotell och parkeringshus, så blir den effektiva arealen parkmark relativt sett mycket liten. Det gäller därför enligt min mening att utnyttja en huvudsaklig småskalig och *yteffektiv* rumsuppbyggnad; för att möjliggöra ett så rikt innehåll i Ostindieparken som möjligt på den areal som erbjuds.

Större rum fyller såklart även de en funktion. Som beskrevs ovan använder sig Disney av stora torgbildningar som samlings- och utkiksplatser. John Hench skriver att det ligger i människans natur att samlas i grupp för att fatta beslut, och det var därför dessa nav med generöst med utrymme skapades (Hench & van Pelt, 2008, s. 37). Från naven har besökarna en god överblick av den övriga parken, och det finns möjlighet att vila för dem som behöver det (ibid). Naven har också funktionen att minska andelen folksamlingar som är i vägen för andra gäster i övriga delar av parken skriver Hench. Det är min ambition att inkludera liknande torgbildningar inom expansionen varifrån besökarna kan samlas och överblicka Ostindieparken och dess attraktioner. Det bör självklart undvikas att skapa allt för storskaliga rum som riskerar att kännas kalla eller motbjudande; men det skall nämnas att navet på Disneyland på intet sätt upplevdes som orimligt stort under mitt platsbesök. Jag tror att det kan ha varit den höga detaljeringsgraden med bänkar, gatlyktor och annan ornamentering som motverkade den stora skalan. Disneys designers hade även använt sig av mindre staket, häckar samt höjdskillnad på markbeläggningen för att skapa små rum i rummet. Navet på Disneyland visar därmed att det går att skapa en varm och inbjudande känsla även på stora platser med hjälp av sinnrik design och

en rik detaljeringsgrad. Däremot är det min åsikt att öppna ytor med låg detaljeringsgrad som på exemplen från Six Flags Magic Mountain och Knott's Berry Farm bör undvikas inom Ostindieparken.

Större rumsbildningar kan även utnyttjas för att hantera områden med särskilt stor belastning i parken. Till exempel utnyttjar Main Street USA på Disneyland denna princip. Det är därför min uppfattning att också huvudgatorna i Ostindieparken bör gestaltas något bredare för att kunna hantera ett stort flöde besökare. Hur breda gatorna bör vara är dock svårt att säga. Mitt platsbesök på Disneyland visade att Main Street USA har en bredd av 15 meter. Med tanke på att Disneyland är en av världens mest välbesökta temaparker bör bredden på huvudgatorna i Ostindieparken i alla fall ej överstiga de för Disneyland. Självklart är det dock så att servicefordon i enlighet med avsnitt 6.2.4 måste ges tillräckligt med utrymme för att komma fram i sitt dagliga underhåll av parken, varför de också sätter en undre gräns för dimensionering av gatorna.

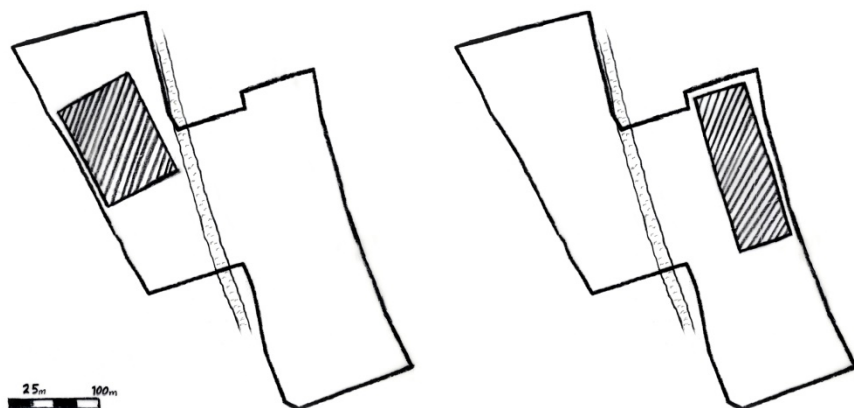
Just jämförelsen med Disney är något som jag kommer ta med mig i skissprocessen nedan. Med hänvisning till Gehls teorier om utformningen av det offentliga rummet, och med hänsyn till att Ostindieparken kommer att ligga långt under de 17 miljoner besökare som Disneyland har årligen (Rubin et al., 2014, s. 12), kan jag med säkerhet dra slutsatsen att arealerna för den generella uppbyggnaden av rum och gångar på Ostindieparken åtminstone ej bör överskrida de för Disneyland. Tvärtom kan vissa områden med fördel gestaltas mindre. Även Tivoli i Köpenhamn utgör i min mening en intressant referenspark. Dels eftersom Tivoli som vi kunde läsa i kapitel 3.1 *Temaparksdesign* var en viktig del i utvecklingen mot temaparker och dels eftersom Tivoli som vi kommer läsa i avsnitt 6.2.3 var en av inspirationskällorna bakom layouten till Disneyland, men kanske framförallt eftersom Tivoli är en relativt liten

park med en areal som är jämförbar med den på den södra expansionen. Jag kommer därför att använda mig av dessa båda parkerna som en hjälp och inspirationskälla vid dimensioneringen av de fysiska strukturerna på Ostindieparken.

### 5.3.3 Hotell och parkeringshus inverkan på rumsbildningarna

Med min nyvunna kunskap känner jag mig nu trygg i att gå vidare och börja skissa på de faktiska rumsbildningarna i Ostindieparken. Utöver att ta hänsyn till de rumsbildningar som jag vill skapa måste jag även beakta de befintliga strukturerna på den södra expansionen. I avsnitt 2.4.1 står skrivit om den *invecklade formen*, den *avlånga korridoren* och de *fysiskt samt upplevt skilda volymerna* på expansionen. Alla faktorer som är viktiga att beakta under den fortsatta skissprocessen.

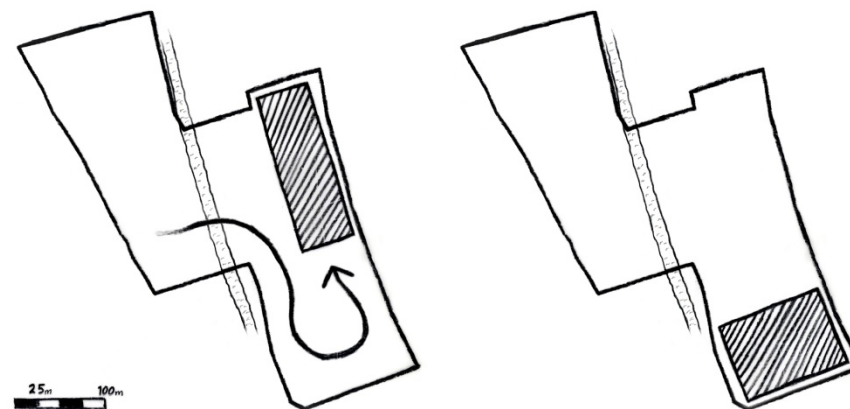
I mitt skissande har jag funnit uppförandet av ett parkeringshus som särskilt problematiskt. Trots att parkeringshuset i sig utgör ett objekt upptar det som vi tidigare konstaterat en stor areal, har därför en stor inverkan på rumsuppbyggnaden av parken och bör därför behandlas redan i ett tidigt skede. En optimal placering utav parkeringshuset tordes vara utmed Södra vägen, varifrån majoriteten av bilisterna anländer. En placering där skulle dock få en stor negativ inverkan på kvarteret Immeln, då parkeringshuset både visuellt och kroppsligt skulle utgöra ett hinder för rumsuppbyggnaden på den relativt smala tomten. En alternativ placering vore utmed tågspåren i öster, i enlighet med Lisebergs egna första utkast (se figur 1). Då kvarteret Spindeln är bredare till karaktären störs inte rumsligheten utav parkeringshuset i samma utsträckning där. Faktum är att placeringen längs med tågspåren och Europaväg 6 medger att parkeringshuset även agerar som bullerreflekterande skärm mot den övriga temaparken, vilket såklart är en positiv bieffekt.



**Figur 36** Alternativa placeringar av parkeringshus: till vänster utmed Södra vägen och till höger utmed järnvägen. Jag har vid dimensioneringen av parkeringshuset utgått från samma areal som det närliggande parkeringshuset Focus på 10'800 m<sup>2</sup>. Focus har en kapacitet på drygt 1000 platser vilket med marginal täcker de 860 platser som försvinner i och med exploateringen av södra parkeringen. Skiss: Andrée Olsson (2016-10-17)

Jag har i mitt skissande emellertid funnit en tredje lösning som jag tycker fungerar ännu bättre. Dels blir vägdragningen *genom* temaparken onödigt problematisk i alternativ två och dels förstärks problematiken med de *upplevt skilda kropparna* eftersom vägen ner till avstickaren längst i söder på kvarteret Spindeln smalnar av ytterligare. Därmed förstärks karaktären av ett bihang, och återvändsgränden som bildas riskerar att skapa ett mindre väl fungerande flöde av människor. Om jag istället placerar själva parkeringshuset *på* detta bihang skapar jag en lösning där såväl ankommande bilister fortfarande har tillfredställande åtkomst, utan att några nya vägar behöver dras genom parken, samt att problematiken med de upplevt skilda kropparna hanteras. Genom att placera parkeringshuset på den problematiska ytan längst i söder frigörs yta på den övriga expansionen som kan användas mer effektivt för temaparksändamål,

samtidigt som det stora parkeringshuset ej stör den övriga verksamheten. Därmed utgör detta alternativ i min mening en ideal lösning för Ostindieparken.



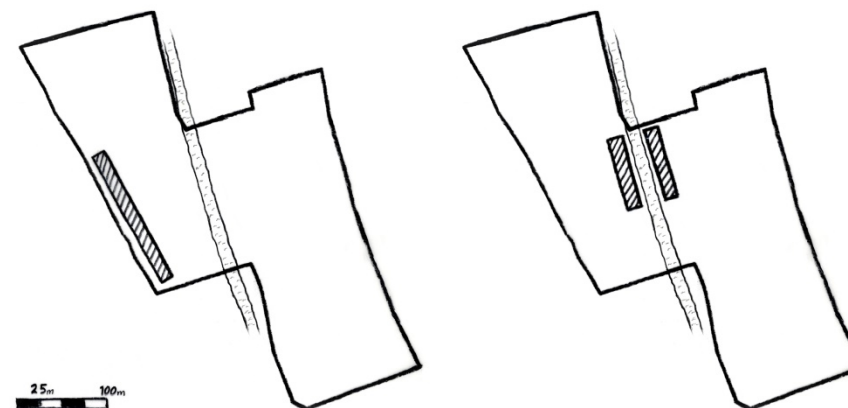
**Figur 37:** Till vänster syns hur en placering av parkeringshuset utmed järnvägen kan förstärka upplevelsen av ett bihang samt hur parkeringshuset kan bidra till att skapa ett mindre väl fungerande flöde. Till höger syns hur placeringen av parkeringshuset i bihanget istället frigör värdefull mark på övrig parkyta. Skiss: Andrée Olsson (2016-10-17)

Även det parkintegrerade hotellet kommer att uppta en stor areal av den södra expansionen. Hotellverksamheten är emellertid mer flexibel till sin natur och kräver i motsats till parkeringshuset inte en sammanhängande stor kropp. Byggnaderna för hotellet kan göras smalare och även spridas ut över ytan om så behövs. Därmed utgör hotellet ej heller ett lika stort problem för den rumsliga uppbyggnaden av Ostindieparken.

Den optimala placeringen av hotellet tordes i likhet med parkeringshuset vara utmed Södra vägen, och det är även här som Liseberg har placerat hotellverksamheten i sitt första egna utkast (se figur 1). Majoriteten av de anländande gästerna passerar Södra vägen, och det blir därför naturligt

att placera hotellet där. Fler fördelar inkluderar bullerdämpning från såväl attraktioner som biltrafik, vilket är fördelaktigt för både den omkringliggande bebyggelsen och för temaparksverksamheten. Placeringen utmed Södra vägen medger även hotellgästerna vyer över Ostindieparken medan parken är öppen, och intressanta vyer av stadslivet under övriga timmar. Gehl skriver i *Livet Mellem Husene* att långa fasader utan verksamheter skapar ett tomrum i staden (2010, s. 93-95), vilket även är en sanning för en stor del av den befintliga tomtgränsen för Lisebergs nöjespark. Genom att placera hotellet utmed Södra vägen, och då företrädesvis med verksamheter såsom restaurang- och souvenirbutiker på bottenplan, skapas istället en levande fasad som berikar det omkringliggande stadslivet (ibid). En levande fasad fungerar även som ett skyltfönster för Ostindieparken och kan locka nya potentiella kunder att besöka parken. Restaurang och butiker som har tillträde både inifrån och utanför parken är också en strategi som nyttjas av Tivoli i Köpenhamn, och som kan användas för att expandera Lisebergs öppettider även när temaparken är stängd. Därmed uppfylls delar av styrelsens mål om en ökad året runt verksamhet.

Jag har såklart även tittat på andra lösningar för placeringen av hotellverksamheten i mitt skissande. En placering utmed Mölndalsån skulle till exempel erbjuda hotellgästerna en avkopplande utsikt från deras rum, men skulle blockera vyn för övriga besökare av parken. Ett hotell placerat i anknytning till parkeringshuset skulle å sin sida vara logistiskt fördelaktigt för gäster som anländer med bil, men erbjuder inte de exponeringsfördelar som ett hotell placerat utmed Södra vägen gör. Därmed har jag valt att hålla fast vid Lisebergs egna placering av hotellet.



**Figur 38** Alternativa hotellplaceringar: till vänster parallellt med Södra vägen och till höger jämte Mölndalsån. Liseberg har, till skillnad från parkeringshuset, inte angett ett specifikt antal rum för hotellverksamheten. Därför har jag istället utgått ifrån en storlek med ungefär samma areal som den i Lisebergs första egna utkast (se figur 1). Skiss: Andrée Olsson (2016-10-17)

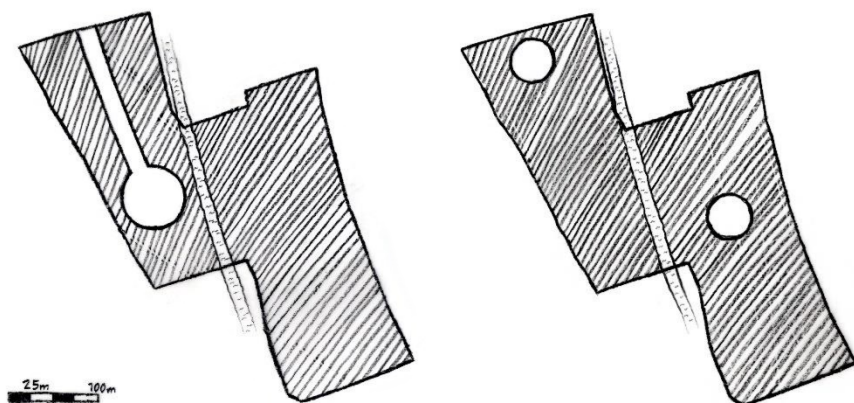
### 5.3.4 Fysiska rumsbildningar i Ostindieparken

Då jag har hanterat placeringen av parkeringshus och hotell är det dags att ta tag i gestaltningen av de faktiska rumsbildningarna i Ostindieparken. Här finner jag det lämpligt att börja med torgen eftersom de utgör de största rummen i parken, och har därmed har en central funktion i uppbyggnaden. Övriga strukturer är underordnade och kommer att utformas i relation till torgen. Jag har främst skissat på två olika scenarion för utformningen av torgbildningar i Ostindieparken vilka presenteras i figur 39 nedan. Det första scenariot utgår från ett större centralt nav medan det andra utgår från två torgbildningar; en i början av och en i slutet av parken.

Det första scenariot med en central torgbildning fann jag inte som ett tillfredsställande förslag. Det centrala navet på Disneyland bygger på den



långa processionsgatan Main Street USA som gör att navet ligger mitt i parken och som gör att besökarna får en god panoramavy över samtliga tematiserade områden. På den södra expansionen fungerar denna lösning mindre bra då en lång processionsväg tar upp stor yta av den relativt sett lilla expansionen. Som vi kan se i figur 39 är det även så att Ostindieparken är som smalast vid mitten av kvarteret Immeln där det centrala navet i så fall skulle hamna. Därmed blir det vid ett sådant scenario inte mycket plats över för varken attraktioner, restauranger eller andra element i de tematiserade landen *Ostindiska övärlden* eller *Indien*.



Figur 39 Två olika scenarion för torgbildningar: till vänster ett centralt nav och tillhöger två mindre torg. Skiss: Andree Olsson (2016-10-17)

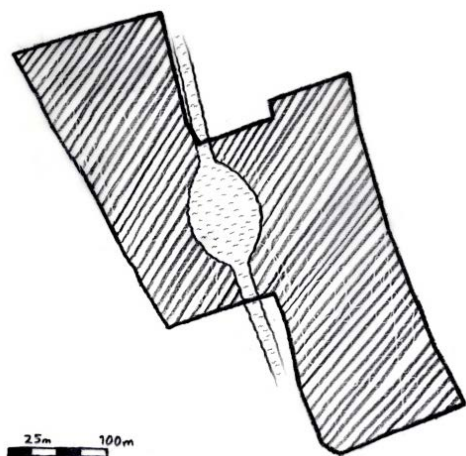
Mina skisser visar på att scenariot med två skilda torg fungerar mycket bättre på den invecklade formen för den södra expansionen. Utrymmesmässigt är kvarteret Immeln som bredast i norr (i början av Ostindieparken) och Kvarteret Spindeln (i slutet av parken) är å sin sida relativt brett till karaktären. Därför lämpar sig båda platserna väl för torgbildningar. Flera utkikspunkter skapar också en bättre överblick av

parken och underlättar navigeringen. Ett enda centralt nav kanske inte kan erbjuda tillfredställande utsikt över den spretiga kropp som Ostindieparken utgörs av. Det är också så att genom skapandet av ett torg precis vid entrén erhålls en öppning, en brytning, som motverkar karaktären av en avlång korridor och gör det tydligt för besökarna (som kommer från Liseberg) att de anlänt till en ny park. Den öppna torgytan precis i början av Ostindieparken möjliggör också för besökarna att beskåda vad som väntar dem samt samlas och diskutera vilka attraktioner de skall åka under deras besök på expansionen. Torget längst nere i sydost agerar istället paus halvvägs genom besöket. Härifrån tillåts besökarna stanna upp, beskåda vad de redan hunnit uppleva, samla krafter och diskutera vilka attraktioner som de skall besöka på vägen tillbaka mot entrén.

Scenariot med två skilda torg fungerar väl ur ett rytmiskt-, upplevelse- och rumsperspektiv. Lösningen behandlar ehuru ej problematiken med de fysiskt skilda kropparna på kvarteret Immeln och kvarteret Spindeln. Jag har därför gjort en alternativ skiss som fokuserar just på att sammanfoga dessa båda kroppar. I figur 40 har jag försökt mjuka upp barriären som Mölndalsån utgör genom att bredda vattendraget. På så sätt skapas ett större, runt och *samlande* rum. Brytningen mot en rund kropp blir ej heller lika tvär som mot en rak linje (den befintliga ån). Min tanke med den alternativa skissen var också att den resulterande dammen skulle få symbolisera hav mellan de tematiserade länderna *Indien* och *Kina*.

I diskussion med min handledare Arne Nordius har jag dock funnit denna alternativa lösning i figur 40 som olämplig för Ostindieparken. Dels tror Nordius med sin erfarenhet som verksam landskapsarkitekt att det kan vara praktiskt svårt att genomföra en breddning av ån, och dels krävs en omprövning av vattendomen för Mölndalsån vilket kan vara mycket svårt

att få igenom (2015-11-11). Nordius föreslog istället en konstgjord vattenkropp, separerad ifrån Mölndalsån, vilken enligt honom skulle vara enklare att uppföra både rent praktiskt som juridiskt.

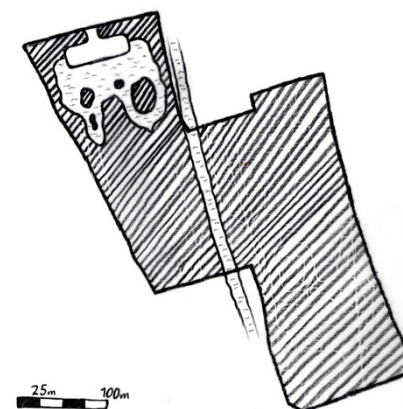


Figur 40: Förslag på breddning av Mölndalsån. Skiss: André Olsson (2016-10-20)

Om jag återgår till problematiken kring kvarteret Immeln och kvarteret Spindeln har jag i mitt fortsatta skissande funnit att de separerade kropparna kanske inte utgör ett så stort problem som jag först befarade. Grunden till problemet ligger i att Mölndalsån fungerar som en barriär vilken både fysiskt och psykiskt utgör ett hinder för besökarna på deras väg mot det tematiserade landet Kina. Jag tror det går att komma runt problematiken med mindre omfattande medel genom att använda en sinnrik design av parkens gångar (se layout under *kapitel 6.2*). Genom att även placera ett synligt dragplåster, till exempel i form av parkens huvudattraktion, längst nere i Kinalandet kommer besökarna lockas dit oavsett eventuella hinder på vägen. Med en intuitiv layout och ett tydligt landmärke underlättas navigationen och besökarna lockas längre in i

parken. Med de beskrivna åtgärderna utgör inte längre Mölndalsån något problem; tvärt om kan avdelningen mellan kropparna verka positivt för en ökad identitet och förstärkt rumskänsla av det Kinatematiserade landet.

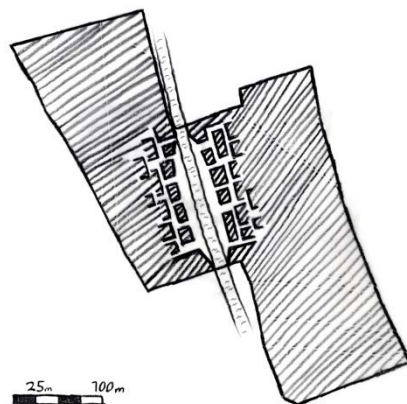
Att skapa en konstgjord vattenkropp var inget som jag hade skissat på före handledarsamtalet med Nordius. Mitt förslag att bredda Mölndalsån var endast ämnat för att hjälpa den rumsliga uppbyggnaden samt skapa en illusion av hav mellan de båda tomterna på den södra expansionen. Jag hade tidigare ingen avsikt att skapa vatten bara för vattnets skull. Faktum är dock att vatten utgör ett rekreativt inslag som minskar både oro och stress samt påskyndar återhämtningen hos oss människor (Grahm & Stigsdotter, 2003, s. 4-7). Vatten är därför ett vanligt inslag i såväl offentliga parker som temaparker, och knyter väl an till min ambition om att skapa en grön och rekreativ miljö i Ostindieparken. Faktum kvarstår också att det tematiserade området *Göteborgs hamn* behöver någon form av vatten för att skapa en trovärdig reproduktion av en hamn. Jag började därför skissa på en större, konstgjord, vattensamling framför torgbildningen i Göteborgs hamn. Denna vattensamling utgör ett ytterligare stop för besökarna, och förtydligar övergången till en ny park. Vattnet framför kajen på Göteborgs hamn skapar även, som det första besökarna ser, en målerisk vy över Ostindieparken. Denna vattenmassa påverkar



Figur 41: Konstgjord vattenmassa framför torget i Göteborgs hamn. Skiss: André Olsson (2016-10-20)

såklart rumsligheten och verkar samlande för den övergripande rumsupplevelsen. Det är också min åsikt att vattnet med fördel kan ledas in i den Ostindiska övärlden, för att där bilda en skärgårdsmiljö som påminner om den riktiga övärlden.

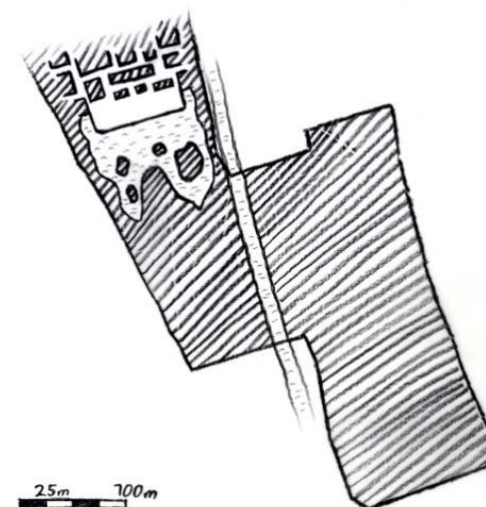
Jag valde ovan att inte bredda Mölndalsån. Det är dock fortfarande min önskan att övergången mellan *Indien* och *Kina*, i likhet med övergången mellan *Göteborg* och *Övärlden*, skall upplevas som ett hav. Jag har därför valt att jobba med kontraster i skalan av den rumsliga uppbyggnaden. I enlighet med Gehls teorier ämnar jag skapa en trängre passage på båda sidor Mölndalsån. Genom att passera dessa mindre rum före Mölndalsån öppnar upp sig, så kommer vattendraget att upplevas som större än vad det i själva verket är. Genom att även bredda strandzonen kring ån kommer illusionen av ett hav bli än tydligare. Det är i min mening inte viktigt att skapa en identisk återgivning av ett hav. Mitrašinović skriver att temaparken som fenomen ofta handlar om att förmedla en bild av vad besökarna förväntar sig av platsen, snarare än en verklighetstrogen avbildning (2006, s. 132-135). Det viktigaste för mig blir därför att besökarna förstår att ån skall *symbolisera* ett hav.



Figur 42: Kontraster i rumsuppbyggnaden och en breddad strandzon skall leda till att vattendraget upplevs som större än vad det är. Skiss: Andrée Olsson (2016-10-25)

En annan struktur som jag tror skulle dra nytta av att jobba med kontraster i skalan är själva entrén från befintliga nöjesparken Liseberg i

norr. Som jag skrev tidigare utgör torget med den framförliggande vattenmassan i Göteborgs hamn en öppning i rumsuppbyggnaden, och ett stopp, som förmedlar till besökarna att den södra expansionen är en ny och självständig park. Genom att skapa en trängre struktur i övergången mellan den befintliga nöjesparken och Ostindieparken har jag för avsikt att förstärka denna känslan ytterligare; och det är min förhoppning att kunna förmedla för besökarna att de har anträt en ny värld. Jag föreslår att denna övergång skall skapas genom ett gytter av hamnbyggnader och trånga gränder.



Figur 43: En trängre struktur som föregår torget i Göteborgs hamn kan bidra till att öka känslan av att det är en ny värld som öppnar upp sig framför parkbesökarna. Skiss: Andrée Olsson (2016-10-25)

Resterande strukturer i Ostindieparken ämnar jag skapa i en intim rumsuppbyggnad i enlighet med vad jag definierat i avsnitt 5.3.2 ovan. Mindre torgbildningar är lämpliga framför platser där folk naturligt ansamlas, som till exempel framför entrén till attraktioner, samt vid platser där jag medvetet samlar besökare, såsom vid viloplatser. Dessa

mindre torg bidrar med viktiga kontraster i skaluppbyggnaden, monotonitet undviks och helhetsupplevelsen berikas enligt Gehl. I övrigt kommer en intim skala dominera den rumsliga uppbyggnaden. Eftersom placering av attraktioner och val av layout kvarstår kommer jag ej definiera rumsuppbyggnaden ytterligare i det här kapitlet. Designprocessen är dynamisk och alla faktorer spelar in; och kommer självklart även påverka rumsligheten. Det vore därför endast dumt att låsa mig vid fastlagda fysiska strukturer i ett så här tidigt skede av designprocessen. Således nöjer jag mig för närvarande med uppbyggnaden av de stora strukturerna samt en definiering av riktlinjerna för det framtida arbetet med de mindre strukturerna i parken.

### 5.3.5 Detaljer i rumsuppbyggnaden

Som en avslutning på kapitlet rumslighet vill jag bara kort nämna några av de metoder som Mitrašinović och Hench beskriver för att manipulera skalan av rum. Som jag tidigare kommit fram till bidrar en hög detaljeringsgrad till att sänka gångtempot, och förändrar därmed upplevelsen av rummet. Det går med en rik detaljering avhjälpa stora och öppna platser, som annars riskerar att uppfattas som kalla och opersonliga. Med en hög detaljeringsgrad kan även stora och öppna platser upplevas som intima och inbjudande. Det finns emellertid en uppsjö av andra metoder som temaparksdesigners använder sig av för att manipulera skalan i parkerna. Då Disneyland skapades gestaltades till exempel flera av fasaderna och objekten i parken i en förminskad skala. Skälet till detta är tvåfalt skriver Mitrašinović; dels gjordes det för att skapa en mer lekfull stämning i parken, och dels gestaltades kulisser i förminskad skala för att skapa rum (och objekt) som såg stora ut men som ändå skulle upplevas som intima (2006, s. 114).

Walker et al. skriver att Walt Disney Company kom att bli mästare på att använda sig av forcerat perspektiv (1982, s. 28). Enligt Hench är forcerat perspektiv en teknik med gamla anor, och som framförallt var vanlig inom arkitektur och målerikonst under renässansens Italien (Hench & van Pelt, 2008, s. 74). Tekniken är uppbyggd kring ett enpunktsperspektiv där antingen linjetätheten överdrivs, eller tjockleken på linjerna minskas, ju närmare de kommer centrum av perspektivet (ibid). Inom Disneyparkerna har forcerat perspektiv bland annat använts på fasaden för inomhusberg- och dalbanan *Space Mountain*. Hench förlade vid designen av berg- och dalbanan de bärande balkarna till utsidan av byggnaden, som är formad som en kon. Därigenom kunde han överdriva linjetätheten (tätheten på balkarna) ju längre upp på konen han kom. Hench valde även att låta en mindre, spetsigare kon, skjuta upp i mitten av byggnaden för att öka den upplevda höjden ytterligare (Hench & van Pelt, 2008, s. 13-17). Ett annat exempel är fasaderna längs *Main Street USA* där Hench och hans kollegor använt en variant av forcerat perspektiv. Dels är tegelstenarna tillverkade i 5/8 storlek av en vanlig tegelsten (Walker et al., 1982, s. 14) och dels är bottenplan uppfört i 90 % av höjden på en fullskalig byggnad, våning två i 80 % och så vidare (Hench & van Pelt, 2008, s. 74). Utöver den uppenbara fördelen med att rummet upplevs som större, ökar även den mindre skalan på de övre våningarna omedvetet intimiteten på platsen, skriver Hench (ibid).

I *Designing Disney – Imagineering and the art of the show* skriver Hench att också färg, musik och rörelse har en inverkan på upplevelsen av det fysiska rummet (Hench & van Pelt, 2008, s. 5). Ljud och rörelse bidrar till att fler av sinnena används; och bidrar därför till en förhöjd helhetsupplevelse av parken. Hench beskriver däremot färg som ett kraftigt verktyg, vilket utöver en förhöjd upplevelse, även kan accentuera



och förstärka de fysiska formerna och rumsbildningarna i parken (a.a., s. 123). Olika nyanser av färg påverkar den upplevda storleken av rummet. Medan en mörk och matt färg får utrymmet att upplevas som mindre får ljusa och blanka ytbehandlingar rummet att kännas större; något som är en frekvent använd teknik på Disneyland (a.a., s. 106).



*Figur 44:* Till vänster syns Space Mountain på vilken Disneys designers har nyttjat forcerat perspektiv. Balkarna till de övre segmenten är mindre, och linjetätheten högre, för att skapa en illusion av att byggnaden är större än vad den är. Till höger syns några av fasaderna på Main Street USA vilka genom användningen av en liknande teknik upplevs som högre än vad de är. Foto: Andrée Olsson (2015-09-11)

Det kan vara värt att bära med sig dessa tekniker för att manipulera eller förstärka rumsupplevelsen i bakhuvudet. Vetskapen att det går att få små rum att upplevas som större eller att det går att skapa upplevt stora strukturer med en bibehållen intim skala är särskilt användbart i min mening, och saker som jag tar med mig i det fortsatta skissande på de rumsliga strukturerna i Ostindieparken. Själva appliceringen av teknikerna ligger dock på en detaljerad nivå, under den *schematiska designen*, och kommer därför ej att redovisas i den här uppsatsen.

## 5.4 Huvudattraktioner

Nästa steg i programfasen blir att välja huvudattraktioner för parken. John Hench skriver i sin bok att upplevelsen av att få åka genom en attraktion i det tredimensionella rummet utgör en både multisensorisk och extraordinär sensation för besökarna (Hench & van Pelt, 2008, s.43). Attraktioner är dock så mycket mer än bara häftiga åkupplevelser. John Wardley skriver att det för varje åkande gäst går ytterligare fem besökare som kan titta på och underhållas av spektaklet (2014, s.126). Det är av dessa orsaker som vi kunnat se i historieavsnittet att åkatraktioner utgjort kärnan av verksamheten ända sedan nöjesparkens introduktion. Hur skall jag då gå till väga när jag väljer vilka attraktioner som skall uppföras i Ostindieparken? Preferensen av åkupplevelser kan ju tyckas vara högst personlig. Det blir därmed svårt att med enbart litteraturens hjälp motivera en specifik attraktion över en annan. Det finns dock litteratur som behandlar vilken typ av upplevelser som är fördelaktiga samt hur de kan exponeras på bästa sätt.

Till att börja med behöver jag ta reda på vad som definierar en huvudattraktion. Mitrašinović delar in attraktionerna i tre kategorier: *huvudattraktioner*, *stödattraktioner* och *flexibla attraktioner* (2006, s. 123 & 165). Huvudattraktionerna definierar han som attraktioner vilka tydligt återger det tematiska konceptet för parken. Det är typiskt stora attraktioner, som till exempel berg- och dalbanor, och som kan hantera ett stort antal åkande besökare. Huvudattraktionerna kan utgöra dragplåster för ett specifikt område av parken, för hela parken eller, om det handlar om rekordbrytande attraktioner, för hela regionen (ibid). Mitrašinović skriver att huvudattraktionerna har ett mycket stort symboliskt värde för parken och som inte bör underskattas. Stödattraktionerna utgörs enligt Mitrašinović ofta av mindre eller

medelstora attraktioner som har till uppgift att komplettera huvudattraktionerna (2006, s. 123 & 165). Stödattraktionerna har även en mindre kapacitet och behöver inte följa det tematiska konceptet i samma utsträckning, även om de självklart bör passa in i parkens narrativ. Slutligen utgörs de flexibla attraktionerna av mindre attraktioner, shower eller utställningar som kan vara tillfälliga (ibid). Dessa har oftast en betydligt lägre kapacitet än övriga attraktioner. Mitrašinović skriver att dessa flexibla attraktioner används för att fylla upp parkens kapacitetsbehov av åkande gäster.

Wardley beskriver ett tillvägagångssätt som i mycket liknar det som Mitrašinović presenterade. I de projekt av sin yrkesverksamma karriär som Wardley har arbetat med masterplanering har han låtit varje område av parken definieras av en egen attraktion (2014, s. 108-111). Dessa huvudattraktioner har Wardley använt som identitetsskapande element, vilka utgjort grunden för det tematiserade området där de står. Wardley beskriver att han sedan placerat in mindre attraktioner och shower mellan huvudattraktionerna som support och för att fylla ut underhållningsbehovet (ibid).

Jag ämnar i min design av Ostindieparken använda mig av ett liknande förfarande som det Mitrašinović och Wardley beskriver ovan. Nu under programfasen kommer huvudattraktionerna till Ostindieparken att definieras. Dessa attraktioner har med sin identitetsskapande karaktär en stor inverkan på parkens utformning. Genom sin storlek har huvudattraktionerna även en betydande inverkan på de fysiska strukturerna och rumsbildningarna i parken, varför de bör behandlas i ett tidigt skede av designen. Det är även min avsikt att definiera en större huvudattraktion för hela parken, som i enlighet med Mitrašinović får utgöra symbol för och dragplåster åt expansionen som helhet. I ett senare skede av projektet, då

jag har utarbetat en layout, kommer resterande attraktioner placeras in mellan befintliga strukturer, för att fylla ut underhållningsbehovet.

#### 5.4.1 Trender i attraktioner

För att bestämma vilka attraktioner som skall uppföras på Ostindieparken tar jag hjälp av Clavé. Enligt honom är den övervägande publiken som besöker temaparker barnfamiljer samt unga vuxna upp till cirka 40 år (2007, s. 327-329). Det går emellertid en trend där två kundgrupper är på stark frammarsch. Dessa båda segment är *välbeställda äldre*, med gott om fritid, samt *familjer med småbarn* (ibid). Den äldre målgruppen är främst intresserad av lärande i samband med underhållning skriver Clavé, medan de yngre är intresserade såväl kunskap som träning av sin motorik (ibid).



**Figur 45:** På Disneyland Resort finns ett flertal interaktiva attraktioner. Till exempel kan besökarna på egen hand klättra runt i och ta del av sagoäventyren i *Tarzan's Treehouse* (till vänster) samt skjuta på olika måltavlor under färden på *Toystory Midway Mania!* (till höger). Foto: André Olsson (2015-09-09); Loren Javier (2010-06-22)

Om jag istället tittar på de attraktioner som ger högst kapitalavkastning så vänder jag mig återigen till Dekimpe, van Heerde och van Oests

undersökning som jag refererade till under konceptfasen. Dessa tre forskare har under en 25 år lång period studerat temaparksinvesteringar i Nederländerna. Deras studie har visat på två intressanta trender. Den första är att adrenalininducerande åkupplevelser är mer effektiva på att dra in besökare till parken än attraktioner som är huvudsakligen baserade på teman (så kallade *dark rides*) (Dekimpe, van Heerde & van Oests, 2010, s. 11-12). Som de identitetsskapande element de är uppvisade berg- och dalbanor den allra högsta kapitalavkastningen (ibid). Detta fenomen kan förklaras med hjälp av Clavé som skriver att det inte endast är de åkande besökarna som underhålls av attraktionerna. Det finns också ett stort värde i åkattraktioner för övriga besökare i att kunna beskåda spektaklet på avstånd (Clavé, 2007, s. 329). Även om den övergripande publiken som åker dessa adrenalininducerande attraktioner utgörs av tonåringar och unga vuxna, tilltalas även en mycket stor del av små barn och seniorer (som är för unga eller gamla för att åka) av dessa attraktioner (ibid).



**Figur 46:** Öppnandet av de Eftelings första berg- och dalbana *Python* år 1981 ledde till en 30 %-ig ökning av besökarantalet i parken (Dekimpe, van Heerde & van Oests, 2010, s. 8). Foto: Randy Konz (2013-07-27)

Den andra trenden som Dekimpe, van Heerde och van Oests presenterade i sin undersökning var att ju fler attraktioner av samma typ

som öppnades, desto mer mättad blev effekten (2010, s. 5). Därmed kan slutsatsen dras att berg- och dalbanor är den typ av attraktioner som ger högst avkastning, men att en ensidig användning av endast denna attraktionstyp skulle leda till en monoton och tråkig underhållningsprodukt.

Tittar jag avslutningsvis på trenden för Lisebergs utveckling kunde vi konstatera i analyskapitlet att parken under det senaste decenniet tappat i attraktivitet hos såväl barn- som ungdomssegmentet, och att ledningen nu storsatsar på dessa områden. Utvecklingen går också mot en större internationalisering, och en produkt som konkurrerar med övriga temaparker i Europa (Andersen et al., 2014, s. 12). För att klara av detta mål har styrelsen upprättat ett ramverk i vilket det står skrivit att anläggningen skall lägga större vikt vid konceptualisering, tematisering och paketering av sin produkt (ibid). Jag har även personligen i avsnitt 4.1 *Konceptfasen* definierat en fortsatt satsning på åkattraktioner som en stor dragningskraft för Liseberg, vilken bibehåller parken som Nordens ledande destination för häftiga åkupplevelser. I ramverket som Liseberg har upprättat står det till sist skrivit om en ökad året runt satsning (Andersen et al., 2014, s. 12). Något som givetvis kommer ställa högre krav på vädersäkring av framtida attraktioner.

#### 5.4.2 Antal attraktioner

För att kunna beräkna hur många attraktioner som behövs i en temapark krävs det noggranna kalkyler. Mitrašinović har tagit fram en formel som anger *underhållningsbehovet* till 1-1,5 gånger antalet parkbesökare och timme (2006, s. 122). Det är dock nästintill omöjligt att förutspå antalet besökare vid öppnandet av en ny park. Clavé har i en studie undersökt öppningen av fem stycken second gates. Studien visade på att investeringen varit en god affär i samtliga fall utom ett (2007, s. 341-342).

Dock kan fördelningen av besökare över de båda parkerna variera. Vanligast är att besökarantalet för den befintliga parken sänks något, medan antalet besökare för resorten som helhet ökar (ibid).

Undantaget i studien ovan var Disneyland Paris där öppnandet av *Walt Disney Studios Park* endast ledde till en negligerbar ökning av det totala antalet besökare på resorten (Clavé, 2007, s. 341-342). Orsakerna till detta kan ha varit många, men Clavé anger en osäker marknad och en avsaknad av attraktioner som de främsta. När jag tittar närmare på undersökningen ser jag att antalet attraktioner för de befintliga temaparkerna varierade mellan 94 och 17, medan de för de lyckade expansionerna låg på mellan 23 och 16 attraktioner (ibid). Walt Disney Studios Park öppnade med endast 9 stycken attraktioner, vilket är signifikant lägre än de andra parkerna, och därmed tordes vara huvudanledningen till misslyckandet.

Samtliga objekt som ingick i Clavés studie är stora, internationella, temaparker som drivs av antingen Walt Disney Company eller Universal Studios. För att jämföra antalet på en mer lokal nivå tittar jag på den befintliga nöjesparken Liseberg vilken under säsongen 2016 erbjöd sina gäster 40 stycken olika attraktioner (Liseberg, 2016). En park som är mer jämförbar i storlek med den södra expansionen är, som jag tidigare konstaterat, Tivoli i Köpenhamn. Tivoli erbjöd sina besökare under 2016 års säsong 27 stycken olika attraktioner (Tivoli, 2016). Dock har Tivoli en över 170-årig historia under vilken parken succesivt har kunnat addera attraktioner, varför det inte vore realistiskt att Ostindieparken öppnar med ett lika stort antal. Ett mer rimligt antal attraktioner tordes vara någonstans mellan 16 och 27, i likhet med de lyckade expansionerna i Clavés studie. Den södra expansionen är dessutom mindre till ytan än många av exemplen i studien varför det vore rimligt med ett antal



attraktioner i det lägre spannet, närmre 16. Med tiden finns dock självklart möjligheten att expandera och addera ytterligare attraktioner till parken.

#### 5.4.3 Placering av attraktioner

Jan Gehl påpekar sambandet mellan att se en aktivitet och att vilja delta (2006, s. 113-114). Genom att kunna skymta vad som försiggår skapas en nyfikenhet hos personen i fråga och han/hon lockas närmare för att undersöka, och eventuellt delta i händelsen (ibid). Gehl skriver att detta är ett bekräftat sammanhang som gäller för såväl barn som för vuxna. John Wardley verifierar bilden i temaparkssammanhang då han skriver att han i sina designer alltid försöker åskådliggöra delar av attraktionen (2014, s. 77-82). Genom att besökarna tillåts se attraktionen får de ett underhållningsvärde både i form av fascinationen för den mekaniserade åkattraktionen, men även för de åkande besökarnas ansiktsuttryck och reaktioner (ibid). Det var därför som Wardley i inledningen till avsnittet *Huvudattraktioner* också angav att upp till fem åskådare kan underhållas per åkande besökare. John Hench tillägger å sin sida vikten av att besökarna kan se attraktionerna för att försäkra dem om att attraktionen är i drift (Hench & van Pelt, 2008, s.41-43). En försäkrat öppen attraktion och synen av glada, åkande gäster ger även positiv reklam och lockar fler besökare att ställa sig i kön (ibid).

Det blir med litteraturens hjälp tydligt att attraktioner inte är till för att gömmas undan; de bör istället utgöra själva kärnan av temaparken. Som vi kommer läsa i avsnitt 6.2.5 går det även att använda attraktionerna som landmärken utefter vilka parkbesökarna kan navigera. Det är dock min egen reflektion att inte alla attraktioner bör visas upp utan förbehållning. Det ligger ett spänningsmoment i att inte veta allt som väntar under åkturen, vilket inte blir fallet med fullt synliga attraktioner.

Det är även så att själva åkturen kan förbättras genom överraskningar och moment som de åkande inte kan se på förhand. Önskemålet om en större året runt verksamhet utgör också en problematik då vädersäkringen av många attraktioner skulle innebära att de placerades under tak, och bortom besökarnas synfält. Det bör därför i min mening råda en sund balans mellan synliga och icke synliga attraktioner på Ostindieparken. I enlighet med Wardley och Hench bör det finnas synliga moment på de flesta attraktioner som försäkras besökarna om att attraktionen är öppen och som kan underhålla även de som inte åker. Vissa attraktioner kan gömmas till största delen under tak, men det gör heller inget om vissa av attraktionerna tillåts stå helt öppet och oskyddat.



**Figur 47** Fotografierna ovan visar entrén till två olika attraktioner: *Indiana Jones* på Disneyland (till vänster) och *Riddler's Revenge* på Six Flags Magic Mountain (till höger). *Indiana Jones* utgör en av de mest spektakulära attraktionerna på Disneyland, men är trots detta gömd bakom ett tjockt lager vegetation. *Riddler's Revenge* syns å andra sidan från långt håll, och även de förbipasserande besökarna kan förundras av färden genom de många looparna. Foto: Loren Javier (2009-03-21); Andrée Olsson (2015-09-07)

Om jag ser till den geografiska fördelningen av attraktioner över parken skrev Wardley att han typiskt jobbar med en större huvudattraktion per

tematiserat land och mindre utfyllnadsattraktioner där emellan. Detta förhållningssätt stämmer även väl överens med mina upplevelser från mitt studiebesök på Disneyland. Under mina besök till Six Flags Magic Mountain och Knott's Berry Farm var bilden dock en helt annan. I Six Flags- och Cedar Fair-parken var placeringen av attraktioner mer sporadisk, och flera stora attraktioner stod ofta placerade direkt bredvid varandra. Detta förhållningssätt gav också parkerna ett mera spretigt intryck. Jag kommer därför att i Ostindieparken arbeta utefter devisen en större huvudattraktion per tematiserat område, och mindre attraktioner där emellan.

Vidare ser Hench det som ett etiskt ansvar inför parkbesökarna att varje skilt område i parken skall erbjuda unika attraktioner, som är tillräckligt olika till sin karaktär för att särskilja dem, och erbjuda en diversifierad och rik upplevelse (Hench & van Pelt, 2008, s. 37). Det var Walt Disneys vision om att de olika områdena i parkerna skulle erbjuda olika valmöjligheter; valmöjligheter som besökarna skulle vara säkra i resulterade i unika upplevelser, och som skapade en nyfikenhet av att utforska fler områden av parken (ibid). Under mitt studiebesök upplevde jag att så längre inte var fallet; det finns numera många attraktioner på Disneyland som liknar varandra till karaktären. I jämförelse med Cedar Fair och Six Flags, som övervägande brukar en ensidig användning av adrenalininducerande åkattraktioner, erbjuder emellertid Disneyland en förhållandevis diversifierad portfolio. Något som tydligt bidrar till den utforskalusta som Walt Disney önskade skapa. Det blir därför också min ambition i Ostindieparken att skapa en så diversifierad produkt som möjligt, där attraktionerna skiljer sig åt mellan de olika tematiserade områdena, och erbjuder unika attraktioner som alla är värda en åktur.

#### 5.4.4 Attraktionsdesign

John Wardley skriver att han alltid strävar efter att skapa så mycket engagemang som möjligt i sina attraktioner (2014, s. 140). Detta engagemang kan vara i form av interaktionen mellan åkande besökare och åskådare, men det kan även handla om att låta besökarna slukas upp av, och engageras i, den upplevelse som han försöker förmedla. Wardley behandlar därför alltid attraktionshårdvaran som en del av attraktionens narrativ (a.a., s. 119). Som exempel kan nämnas att en berg- och dalbana kan utgöra en gruvbanevagn som slitit sig, eller en vampyr som flyger genom skogen (Wardley, 2015). En berg- och dalbana är i temaparkens värld aldrig endast en mekaniserad åkupplevelse, utan en del av det teatrala dramat (ibid).

John Hench förtydligar tankesättet och skriver att designersen på Disneyland ofta arbetar med *representation* och *sensoriska ledtrådar* för att öka besökarnas engagemang i upplevelsen (Hench & van Pelt, 2008, s.37-38). En attraktion kan utgöra en representation av en händelse, som i Wardleys fall en gruvarbetsplats eller en mytologisk varelses flykt genom luften. Genom att parkens designers sedan nyttjar flera olika sensoriska ledtrådar såsom syn, känsel och hörsel, förstärks verklighetsflykten och besökarnas engagemang i upplevelsen ökar (ibid).

Wardley fortsätter med att han alltid försöker inkludera en så stor publik till sina attraktioner som möjligt (2014, s. 77-82). Även om det rör sig om stora berg- och dalbanor eller attraktioner baserade på skräck, såsom spökhushus, ämnar han att hela familjen skall kunna uppleva attraktionen tillsammans. Vid designen av ett spökhushus fokuserar därför Wardley mer på skrämsel- och överraskningsmoment än ren terror. Han värderar också namnet noggrant för att attraktionen skall verka inbjudande för en så stor publik som möjligt (ibid).



*Figur 48:* Nemesis på Alton Towers har designats av John Wardley. Berg- och dalbanan är tematiserad till ett utomjordiskt monster och åkturen representerar hur besökarna slungas runt i monstrets tentakler (Wardley, 2015). Foto: Jeremy Thompson (2010-06-24)

Under mitt besök till Los Angeles blev det tydligt att också Disneyland utnyttjar strategin om att inkludera en så stor publik till sina attraktioner som möjligt. Disneyland har till och med gått så långt att det i parken inte finns några större berg- och dalbanor eller häftigare attraktioner över huvud taget. Fallet var ett helt annat på Six Flags- och Cedar Fair parken, vilka båda huvudsakligen fokuserade på just stora, adrenalininducerade attraktioner. Detta är naturligt då Disneyland har fokus på yngre barn medan Six Flags och Cedar Fair tilltalar en något äldre publik (Clavé, 2007). Liseberg tilltalar idag en bred målgrupp, och som vi kunde läsa tidigare i kapitel 5.4 går trenden inom temaparksindustrin mot en ytterligare diversifierad publik. Jag tror därför återigen på en gyllene medelväg för Ostindieparken. En kombination av större och mindre

attraktioner, med fokus på både de små och de stora, men där ingendera exkluderas helt från upplevelsen. En produkt som i mångt och mycket påminner om Wardleys sätt att arbeta.

Hench skriver att valet av attraktion som besökarna väljer att åka i sin tur beror av ett flertal faktorer. Först utgör *igenkänningsfaktorn* av en attraktion som besökaren varit på tidigare, eller hört talas om, en trygghet i att det är en kvalitativ upplevelse (Hench & van Pelt, 2008, s. 37). Därmed blir det viktigt att som designer skapa attraktioner som är värda att återkomma till, och som är så pass underhållande att besökarna sprider ordet bland sina bekanta. Den andra faktorn som spelar in är besökarnas *nyfikenhet* på att testa nya attraktioner (ibid). Det blir därför, som vi kunnat läsa i tidigare stycken, essentiellt för designern att skapa visuellt intressanta attraktioner, som ger bra reklam på avstånd och som även de omkringstående besökarna kan iaktta. Slutligen skriver Hench att *kötiden* utgör en väsentlig tyngd i beslutsprocessen av vilken attraktion som besökarna väljer att åka (ibid). Stora och populära attraktioner kräver därför även en hög kapacitet av åkande gäster för att hantera efterfrågan.

#### 5.4.5 Vilka upplevelser passar i Ostindieparken?

Enligt Lisebergs egen analys krävs ökade satsningar inom barn- och ungdomssegmentet, vilket är viktigt att tillgodose även inom den nya expansionen. Det är emellertid min ambition att Ostindieparken som helhet skall erbjuda  *något för alla*. Jag har därför avsikten att skapa en god mix av attraktioner som tilltalar samtliga kundsegment. I min mening skall inte föräldrarna behöva lämna av barnen i ett särskilt iordningställt lekland. I en temapark är upplevelsen av de uppbyggda miljöerna av lika stor vikt som attraktionerna i sig; därför skall Ostindieparken vara en upplevelse som hela familjen kan tillgodogöra sig tillsammans. Dessutom är det, som vi tidigare kunnat konstatera, så att en stor del av

underhållningen i parken utgörs av att beskåda andra som åker i attraktionerna, särskilt i segmenten juniorer och seniorer. Därmed gör det inget om barnen behöver följa med till de stora attraktionerna, eller föräldrarna till de små.

Utöver att varje tematiserat område skall erbjuda minst en attraktion för de mindre, en som hela familjen kan uppleva tillsammans och en för de som vill åka något häftigare, bör även varje område i enlighet med Hensch erbjuda unika upplevelser som skiljer sig åt. Detta för att skapa en variation i upplevelsen och som gör att besökarna känner att det är mödan värt att ta sig runt för att besöka alla de tematiserade landen.

Sammanfattningsvis bör samtliga attraktioner som uppförs i Ostindieparken ha en tydlig konceptualisering och knyta an till temat. Det är även önskvärt att attraktionerna uppvisar inslag av lärande, och det är positivt om motoriskt övande moment kan inkluderas, där så är möjligt. Attraktionerna skall väljas så att de är visuellt attraktiva även för åskådande besökare. I de fall det är möjligt bör attraktionerna vädersäkras för användning året om.

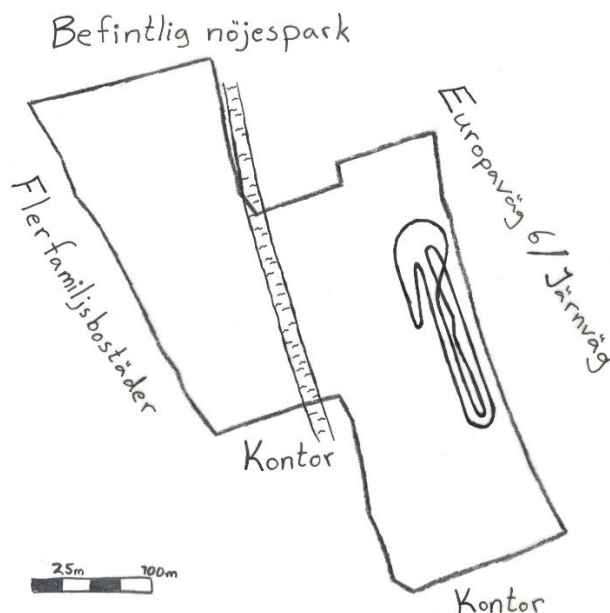
#### 5.4.6 Val av huvudattraktion för hela parken

Totalt rör det sig om fyra huvudattraktioner på Ostindieparken, varav en för hela parken. Dessa huvudattraktioner bör representera urvalet av attraktioner i stort, varför jag gärna ser att de tilltalar en bred målgrupp. Huvudattraktionerna är dock av sin natur stora, varför det kan vara svårt att inkludera interaktiva moment samt vädersäkra dem. Jag ser ändå gärna att åtminstone en av huvudattraktionerna har interaktivt eller motoriskt övande element. Likaså bör hälften av huvudattraktionerna vädersäkras så att inte alla stora attraktioner tvingas stänga under vinterhalvåret, och därmed sänka parkens attraktionsvärde.

Först ut i valprocessen blir huvudattraktionen för hela Ostindieparken. Eftersom delar av premisserna redan har definierats för denna attraktion i avsnitt 5.3.4 *Fysiska rumsbildningar i Ostindieparken* anser jag det naturligt att börja här. I avsnitt 5.3.4 förespråkade jag att huvudattraktionen skulle placeras längst ner i det Kinatematiserade landet för att underlätta navigeringen i parken samt avhjälpa problematiken med att Mölndalsån verkar som en barriär. Genom att placera dragplåstret för hela parken här kommer besökarna lockas ändå in i det Kinatematiserade landet oavsett eventuella hinder på vägen. En placering längst ned i Kinalandet, jämte järnvägen och Europaväg 6, lämpar sig även väl för en stor attraktion av det här slaget, då avståndet här är som längst till de flerfamiljsbostäder som ligger granne med Liseberg i väst. Ju närmare Södra vägen exploatering sker, desto större försiktighetsåtgärder bör tas i hänsyn till höga ljud och visuellt skrymmande konstruktioner. Se figur 49 på nästa uppslag för placering.

Med placeringen avklarad återstår val av attraktion. Enligt Mitrašinović utgörs huvudattraktionerna av typiskt stora attraktioner, som till exempel berg- och dalbanor. Liseberg öppnade även år 1923 med Sveriges första riktiga berg- och dalbana, adderade 1987 *Lisebergbanan* som vid tiden var Europas högsta och längsta berg- och dalbana, samt uppförde 2003 *Balder* som vid flera tillfällen har erhållit pris som världens bästa berg- och dalbana i trä. Därmed har Liseberg en lång tradition av berg- och dalbanor och med Dekimpe, van Heerde och van Oests undersökning, som visar på att berg- och dalbanor är det attraktionsslag som ger högst avkastning, ser jag det som självklart att huvudattraktionen för Ostindieparken skall utgöras av detta attraktionsslag.





Figur 49: genom att placera huvudattraktionen för Ostindieparken nere i det sydöstra hörnet erhålls ett dragplåster som säkerställer att besökarna lockas hela vägen från den befintliga nöjesparken och ned till avkrokan på kvarteret Spindeln. En placering jämte Europaväg 6/järnvägen medger även det största avståndet till flerfamiljsbostäderna i väst, och minimerar därför risken för störande buller. Illustration: Andrée Olsson (2017-06-27)

*Parks and Resorts*, som bland annat är ägare till *Gröna Lund*, *Kolmården* och *Skara Sommarland*, utgör den största konkurrenten till Liseberg på den svenska marknaden. Under senare tid har Parks and Resorts investerat stora belopp i sina parker, och under 2016 uppfördes *Wildfire*: Nordens högsta och snabbaste berg- och dalbana. En attraktion som redan hunnit med att vinna pris som 2016 års bästa nya berg- och dalbana vid branschmässan *Euro Attractions Show* i Barcelona (Ericsson, 2016). Om Liseberg i en ökande konkurrens vill fortsätta och bibehålla sin position som Nordens ledande destination för häftiga åkupplevelser är

det min åsikt att huvudattraktionen för Ostindieparken också bör uppföras som den största och häftigaste i Norden. Genom att bygga en rekordbrytande attraktion sätter parken också sitt namn på den internationella kartan, vilket är ett tydligt och viktigt steg mot den ökade internationalisering som styrelsen definierade i Lisebergs ramverk. Likaså utgör enligt Mitrašinović en rekordbrytande attraktion inte bara dragplåster åt temaparken i sig, utan även åt hela regionen, och stärker därmed Göteborgs varumärke. Något som återigen blir en given strategi då Liseberg är ett kommunalägt bolag.

Därmed har jag definierat att huvudattraktionen för Ostindieparken skall vara Nordens största och häftigaste berg- och dalbana. Attraktionen skall vara unik i sitt slag och skilja sig mot de upplevelser som den befintliga nöjesparken erbjuder. En simpel lösning vore att helt enkelt bygga en vanlig berg- och dalbana, med backar och spiraler, fast som är högre än samtliga existerande banor i Norden (vilket enligt stycket ovan är *Wildfire* med sina 56 meter). En attraktion av detta slag skulle dock ta mycket stor yta i anspråk och det har under min skissprocess visat sig att uppförandet av en sådan berg- och dalbana skulle lämna litet utrymme över för andra attraktioner i Kinasektionen av parken. Jag har därför istället tittat närmare på en annan, mer unik, berg- och dalbanedesign som jag stötte på under mitt studiebesök i USA.

X2 på Six Flags Magic Mountain är en så kallad *fyrdimensionell* berg- och dalbana (S&S-Sansei, 2016). För närvarande finns det endast tre stycken installationer av denna attraktionstyp i världen vilket gör den mycket unik. Namnet har berg- och dalbanan erhållit eftersom sätena kontrollerat kan roteras 360 grader runt sin egen axel, och därmed kan det sägas att besökarna upplever en extra dimension utöver de tre dimensioner som tåget löper längs banans räls (ibid). Designen av de roterande sätena för

med sig att fotavtrycket på berg- och dalbanan kan göras relativt kompakt, då banan kan svänga och ändra riktning varhelst designern vill. Ett kompakt fotavtryck har, utöver fördelen av att vara mindre utrymmeskrävande ovan mark, även fördelen av att grundfundamentet kan göras mindre, vilket minimerar pålningsarbetet i de geotekniskt komplicerade förhållandena som råder på kvarteret Spindeln. Den fyrdimensionella berg- och dalbanan är extrem till sin natur, men höjdgränsen för de åkande är låga 122 centimeter (ibid) vilket gör att alla i familjen som är tillräckligt våghalsiga har chansen att åka tillsammans.



*Figur 50* På bilden syns *Eejanaika* på Fuji-Q Highland (Japan) som tillsammans med *Dinoconda* (Kina) och *X2* för närvarande är de enda tre fyrdimensionella berg- och dalbanorna i världen. Därmed kommer huvudattraktionen på Ostindieparken bli den enda av sitt slag i Europa. Foto: Lux Tonnerre (2008-10-11); Scion Cho (2008-06-08)

Bland höjdpunkterna till *X2* inkluderas den drygt 60 meter höga första backen som de åkande besökarna möter med huvudet först. De roterande sätena möjliggör sedan att passagerarna under åkturen omväxlande färdas framlänges, baklänges och i flygandes position, samt att passagerarna kan utsättas för oväntade volter närhelst under turens gång.

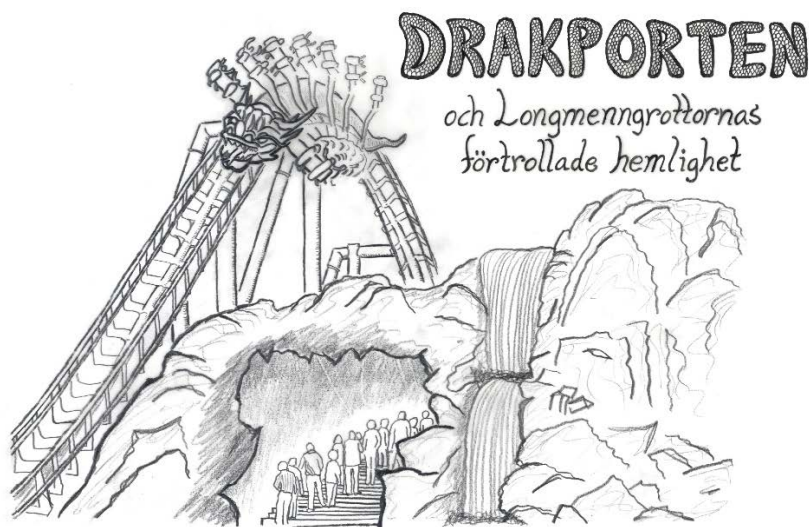
Jag vill inte påstå att det är den bästa berg- och dalbanan som jag har åkt, då jag tycker det är svårt att sätta ett definitivt omdöme på något så pass subjektivt som en åkupplevelse. Det kan dock utan tvivel sägas att *X2* är den vildaste, galnaste och mest unika upplevelsen som jag tagit del av på en åkattraktion, och därmed passar denna berg- och dalbana perfekt in på de uppställda kriterierna för huvudattraktionen på Ostindieparken.

Med vald attraktionstyp återstår att bestämma vilket tema som huvudattraktionen skall tilldelas. Eftersom huvudattraktionen kommer utgöra dragplåster och ikon för hela Ostindieparken tänker jag mig att temat bör vara något som är snabbt identifierbart och som alla otvetydigt associerar med Kina och Ostindien. Efter en genomsökning på internet blir det tydligt att *draken* kanske är det som vi allra mest förknippar med Kina; Emma Andersson på *Världskulturmuseerna* i Stockholm skriver att den österländska draken genomsyrar allt i samhället och förekommer inom såväl konst och kultur som mytologi och religion (2016). Medan en drake kan kännas trivialt i sammanhanget, är det just dessa egenskaper som eftersträvas på ett identitetsskapande element som parkens huvudattraktion (Hench & van Pelt, 2008, s. 44-45). Den fyrdimensionella berg- och dalbanans färd högt uppe i skyn och dess många omtumlande manövrar representerar också den mytologiska drakens flykt mycket väl.

För att smalna av temat ytterligare har jag tittat på olika historier rörandes drakar inom den Kinesiska kulturen. Andersson skriver om en specifik legend som berättar om karpfiskens nära sammankoppling med draken. I Kinesisk kultur sägs det att en karp i själva verket kan utgöra en förtrollad drake. Om karpen lyckas simma hela vägen upp för Gula floden, och ta sig upp för vattenfallen i Longmengrottorna, så skall den återigen förvandlas till en vild drake som flyger upp mot skyn (Andersson, 2016). Denna mytomspunna plats, som Andersson refererar till som *Dragons*

*Gate* (på svenska: drakporten), har således i årtusenden lockat till sig folkmassor i hopp om att få syn på en riktig drake.

*Drakporten* lämpar sig väl som tema för Ostindieparken. I min mening väcker namnet intresse och mystik utan att för den sakens skull skrämma bort några potentiella åkare. Temat har också stora potentialer för att bygga upp spänningen i köfållan. Genom att låta de besökande gästerna representera upptäcktsresande så skall de klättra längre och längre in i Longmengrottorna för att få en skytt av fiskarna. När de slutligen når berg- och dalbanans station får besökarna syn på en karp som tagit sig hela vägen upp för vattenfallen och som förvandlats till en drake, en drake som tar dem med på en vild flykt upp mot skyn. Genom att tematisera berg- och dalbanetågen som drakar ökar de sensoriska ledtrådarna och illusionen av en drakfärd blir komplett.



**Figur 51:** en skiss över hur den fyrdimensionella berg- och dalbanan skulle kunna se ut på den färdiga Ostindieparken. Illustration: André Olsson (2017-07-02)

#### 5.4.7 Val av huvudattraktion för Indien

Även den andra huvudattraktionen som jag väljer för Ostindieparken kommer utgöras av en berg- och dalbana. Som gick att läsa ovan har Liseberg en lång tradition av berg- och dalbanor, och berg- och dalbanor har också visat lämpa sig särskilt väl som huvudattraktioner i den genomgångna litteraturen. Medan den fyrdimensionella berg- och dalbanan genom sin relativt låga höjdgräns erbjuder möjligheten för merparten av familjen att åka tillsammans, kommer den ändå genom sin vilda åktur naturligt att avskräcka delar av parkgästerna. Likaså är den fyrdimensionella berg- och dalbanan genom sin storlek ej rimlig att vädersäkra, och kan därmed ej köras under vintermånaderna. Därför blir det min ambition att med den andra huvudattraktionen för Ostindieparken erbjuda en berg- och dalbana som är lugnare till sin karaktär, som därmed medger ett bredare spektrum av åkande, och som tillika kan vädersäkras för året runt bruk.

Om jag börjar med vädersäkring vore det enklaste alternativet att helt sonika konstruera attraktionen under tak. Lisebergs nöjespark har sedan tidigare ingen inomhusberg- och dalbana, vilket följaktligen även skulle bidra med en unik upplevelse för parken. Viktigt att tänka på är dock att attraktionen göms undan från besökarna när den placeras bakom ett väderskyddande skal. Därmed ställs det stora krav på utformningen av byggnaden då attraktionen inte längre kan agera landmärke. Enligt Hench går det genom en intressant design dock skapa en byggnad som på egen hand kan agera landmärke, skapa intresse och locka till sig besökare (Hench & van Pelt, 2008, s. 50-54). Wardley tillägger att det genom att visa upp utvalda delar av attraktionen går att locka fler besökare att ställa sig i kö (2014, s. 77-82). Som exempel nämner Wardley att attraktionen kan göra en snabb sväng utanför byggnaden. Min egen reflektion är att en

liknande effekt torde uppnås genom ett hål i fasaden som exponerar inomhusberg- och dalbanan.

Om jag ser till de inomhusberg- och dalbanor som jag stötte på under min studieresa fann jag inga intressanta alternativ för Ostindieparken. De flesta var generiska både vad gäller åkupplevelse och presentation. Jag har däremot under mina tidigare resor stött på många olika attraktioner av detta slag. Kanske mest intressant av dem alla är *Winja's* på Phantasialand utanför Köln, Tyskland. Detta är en av mina personliga favoritberg- och dalbanor och placerar sig ofta högt på olika internet-omröstning över den bästa familjebanan (Alvey, 2017; Bell, 2017). *Winja's* är en så kallad *snurrande* berg- och dalbana med en höjdgräns på endast 107 centimeter (Maurer Söhne, 2008). I teorin kan konceptet uppfattas som liknandes det för X2. Konceptet skiljer sig dock åt genom att X2:s vagnar volter 360 grader runt sin egen axel medan *Winja's* vagnar snurrar sidledes. Därmed skiljer sig också upplevelserna helt ifrån varandra. *Winja's* är även unik på det sättet att berg- och dalbanan till hälften åker genom en belyst miljö, där parkbesökarna kan se de åkande gästerna, och till hälften i totalt mörker. I slutet av attraktionen utsätts sedan de åkande besökarna för överraskningsmoment i form av en sektion med tiltande spår och en med fritt fallande spår.

Den snurrande berg- och dalbanan har på grund av sina enskilda vagnar en begränsad kapacitet åkande besökare per timme. För en huvudattraktion av det här slaget krävs dock en hög kapacitet i enlighet med avsnitt 5.4.4 ovan. På Phantasialand har parken lyckats komma runt problematiken genom att addera två parallella berg- och dalbanor, som duellerar med varandra, och därigenom fördubblar kapaciteten av åkande besökare. Utan att gå in allt för djupt på kostnadsaspekterna marknadsför tillverkaren själv på sin hemsida den snurrande berg- och dalbanan som

en "attraktiv och ekonomisk attraktion." (Maurer Söhne, 2008) Därigenom borde det inte vara finansiellt orimligt med en liknande lösning på Ostindieparken med två duellerande spår bredvid varandra. Den duellerande aspekten bidrar även ytterligare till differentieringen mot den fyrdimensionella berg- och dalbanan, samt adderar en ny spännande kvalitet till Ostindieparken.

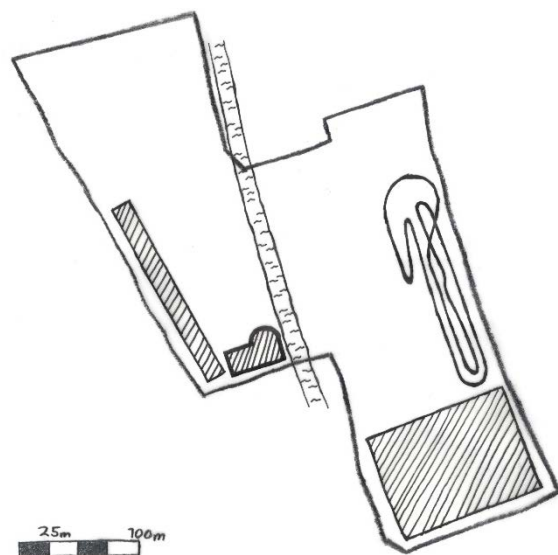


Figur 52: Till vänster syns Wuzze Town som är ett tematiserat område placerat inomhus på Phantasialand. Området innehåller bland andra attraktioner den populära berg- och dalbanan *Winja's* (till höger). Foto: Sven Wusch (2006-06-06); Stefan Scheer (2009-04-04)

Så vart i Ostindieparken kan en byggnad av den storlek som krävs för att inhysa en berg- och dalbana placeras? De rumsliga analyser som gjorts hittills har ju visat på att utrymmet är begränsat. I mitt skissande har jag emellertid prövat en lösning där byggnaden kan användas som en fond längst ned i det Indientematiserade landet. Det kommer till att krävas någon form av avskärmning mellan kvarteret Immeln och kontorsbyggnaderna i söder, oavsett om inomhusberg- och dalbanan byggs eller ej. Dels för att undvika att störande buller sprids till de omkringliggande verksamheterna, men även för att minimera de visuella intrycken av den



omkringliggande moderna arkitekturen för parkbesökarna. Något som annars riskerar att störa illusionen av att parkbesökarna befinner sig "i en annan värld", som Davis uttrycker det. (1996, s. 403) Därmed är det inte nödvändigt att byggnaden som inhyser berg- och dalbanan tar mycket mer mark i anspråk än vad en motsvarande avskärmande konstruktion skulle göra.



Figur 53: genom hotellverksamheten i väst, inomhusberg- och dalbanan samt parkeringshuset i söder och den fyrdimensionella berg- och dalbanan i öst ramas Ostindieparken in med fonder av olika slag. Därmed minimeras de visuella intrycken av den moderna världen utanför, och illusionen av att besökarna befinner sig i 1700-talets Ostindien förstärks. Illustration: Andrée Olsson (2017-06-27)

Med en placering i den Indientematiserade sektionen av parken återstår val av tema. I likhet med draktemat för den fyrdimensionella berg- och dalbanan strävar jag efter att välja ett tema som är tydligt identifierbart med Indien men som även, i enlighet med Wardley och Hench, utgör en representation av den åkupplevelse som den snurrande berg- och dalbanan erbjuder. Efter en genomsökning på internet inser jag snabbt att det inte är lika tydligt vad som förknippas som utmärkande indiskt. Indien är ett mångfacetterat land. Ända sedan civilisationens uppgång har Indien varit en sekulariserad nation där olika trosuppfattningar, såsom *Jainismen*

och *Buddhismen*, uppkommit och existerat sida vid sida. Med tiden var det dock *Hinduismen* som kom att bli den dominerande trosuppfattningen, och så var fallet ända till *Mogulerna* invaderade Indien i början av 1500-talet (Wibeck, s. 149-250, 2008). De *islamska* Mogulerna kom snabbt att expandera sitt rike, och vid 1700-talet täckte imperiet nästan hela arealen av dagens Indien (ibid). Mogulernas rike var emellertid kortvarigt. Sedan de europeiska nationerna börjat idka handel med Indien spred sig deras verksamheter snabbt även utanför hamnarna. Främst var det Brittiska Ostindiska kompaniet som kom att ha intressen i Indien, och 1858 uppgick Indien helt inom det brittiska imperiet (ibid).



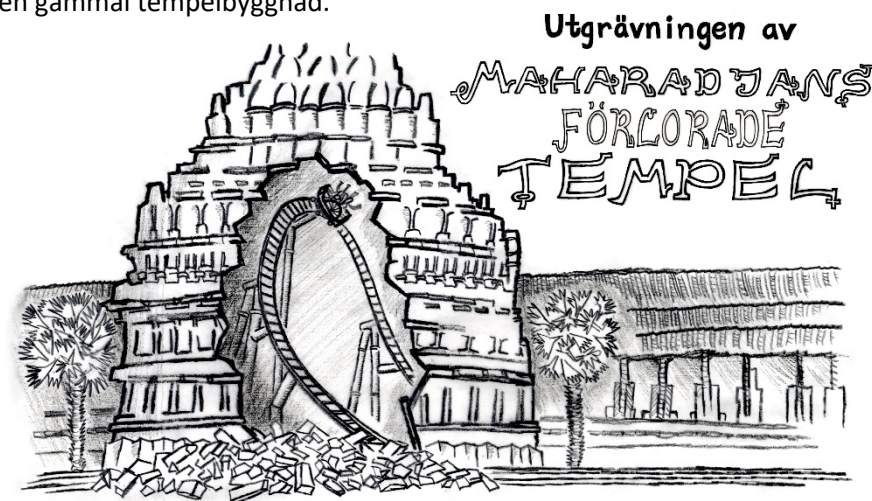
Figur 54: Överst syns Taj Mahal och Röda fortet i Delhi. Båda är tydliga exempel på den persisk-islamsk inspirerade mogularkitekturen. Nedan syns templet i Khajuraho samt Meenakshi Amman, vilka är några av de mest framträdande exemplen inom den indisk-hinduistiska arkitekturen. Foto: Shikhar Sharma (2010-03-02); Mahesh Bhanupanth (2011-11-02); Paul Mannix (2000-08-26); Sup Giri (2012-06-07)

I början av 1700-talet då de första svenska Ostindiefararna la till i Indien var landet följaktligen splittrat. De islamska mogulerna regerade över den största arealen land medan den övervägande befolkningen var av hinduisk trosbehörighet (Wibeck, s. 149-250, 2008). Mogularkitekturen gjorde sig påmind genom flera framträdande verk, såsom *Taj Mahal* och det *Röda fortet i Delhi* (ibid). Jag ser ändå den övervägande hinduiska befolkningen, och den mångtusenåriga hinduistiska traditionen, som övervägande skäl för att välja en hinduisk prägel på byggnaden för huvudattraktionen i det Indientematiserade landet. De många hinduistiska templen som finns representerade över Indien bjuder på en både imponerande och starkt identitetsskapande arkitektur, vilket skulle utgöra ett tydligt landmärke och intressant fond till det Indientematiserade området i Ostindieparken.

Det är min egen reflektion att det finns en uppenbar risk med att skapa ett tema enkom uppbundet kring religion eftersom religion är ett känsligt ämne och riskerar att kränka delar av parkbesökarna. Därav bör den religiösa stämpeln tonas ned och fokus istället läggas på templet. Givetvis bör de religiösa elementen fortfarande finnas kvar för att skapa en verklig bild och förståelse av den hinduistiska kulturen, men då som en underton till det övergripande tempeltemat. Det är även mitt intryck att de hinduistiska templen erbjuder en stor komplexitet och häpnadsväckande arkitektonisk detaljrikedom, varför det kan vara svårt att skapa en trovärdig reproduktion. Således förespråkar jag istället en fri tolkning som lånar element från de många olika templen, och som anpassas efter förhållandena på Ostindieparken. Det vill säga en byggnad som speglar besökarnas förväntningar av hur ett hinduistiskt tempel skall se ut, en så kallad arketypisk sanning (Hench & van Pelt, 2008, s.50-54).

Byggnaden som inhyser berg- och dalbanan kan arrangeras som ett gammalt övergivet hinduistiskt tempel vilket de brittiska kolonisatörerna

upptäckt och är i färd med att utgräva. Genom att inte specificera vilket tempel det rör sig om ges möjlighet för en fri arkitektonisk tolkning på Ostindieparken, och genom att arrangera attraktionen som en utgrävning ges möjligheter för en generell inblick i den hinduistiska kulturen såväl som en inblick i det Brittiska Ostindiska kompaniets framträdande roll i Indien. Berg- och dalbanan kan utformas som en byggnadsställning med spårbundna vagnar, liknandes gruvvagnar, vilka britterna konstruerat för transport i de svårframkomliga ruinerna. Åkturen börjar lugnt och kontrollerat som en guidning genom det hinduistiska templet. Snart blir dock de åkande besökarna varse konstruktionens brister, och vagnarna sliter sig och börjar snurra fritt. Den vilda färden fortsätter sedan in i de mörka, och fortfarande utforskade delarna av templet, där färden avslutas med spårsektioner som tiltar och faller fritt. Därmed inkluderas attraktionshårdvaran som en del av narrative, och den snurrande berg- och dalbanan utgör en trovärdig representation av urspårade gruvvagnar i en gammal tempelbyggnad.



Figur 55: det hinduistiska templet utgör landmärke och intressant fond till kvarteret Immeln. Genom den rasade tempelruinen exponeras den snurrande berg- och dalbanan, och lockar besökare att ställa sig i kön. Illustration: Andrée Olsson (2017-08-06)

#### 5.4.8 Val av huvudattraktion för den Ostindiska övärlden

Vid valet av den tredje huvudattraktionen tittar jag på den angränsande *Ostindiska övärlden*. De svenska skeppen gjorde för det mesta endast kortare stopp vid Mauritius och Java för att fylla på färskvatten och proviantera. Regionen kom istället att för det Ostindiska kompaniet, som vi läst ovan, utgöra ogästvänliga farvatten som karakteriserades av militära konflikter och sjörövare som gjorde allt för att plundra de överfyllda skeppen på skatter.

Jag ser det som relativt enkelt att definiera ett tema för huvudattraktionen i den Ostindiska övärlden. Redan i kapitel 4.1 *Konceptfasen* motiverade jag valet av ett ostindiskt tema med nyckelord som *spänning*, *mystik* och *rikedomar*. Därmed utgör en attraktion baserad på *sjörövare* själva essensen av den äventyrsanda som Ostindieparken står för. Såväl den verkliga Ostindiska övärlden som den konstgjorda skärgårdsmiljön som jag avser skapa på Liseberg karakteriseras också av vatten, varför det känns naturligt att huvudattraktionen här skall baseras på ett vattentema.

Det har skrivits otaliga romaner på området och det existerar även flera temaparksattraktioner med sjörövartema, såsom *Pirates of the Caribbean* på Disneyland (vilken senare även har filmatiserats). Jag förespråkar ändå användningen av ett unikt tema på den södra expansionen, med en egen identitet, och som tillika har en anknytning till Ostindiehandeln. I en artikel som Hans Henrik Fafner skrivit på *Världens Historia* var Emanuel Wynne en fransk pirat som var verksam utanför Afrikas kust (2011). Under 1700-talets inledande år började Wynne använda en för tiden unik strategi. För att injaga fruktan i kaptenerna på handelsfartygen reste Wynne en svart flagg med dödskafe och med korslagda benknotor (ibid). Syftet var att de överlastade handelsfartygen i fruktan skulle ge sig utan strid. Därav kom Wynne även att inkludera ett timglas på sin flagga som

en signal till handelskaptenerna att deras tid var räknad, såvida de inte gav upp utan strid (ibid). Emanuel Wynne är därmed den förste dokumenterade sjörövaren som använde sig av en dödskafe på sin flagga, och brukar tillskrivas uppfinnandet av piratflaggan (Fafner, 2011).

Som en trovärdig representation för ett tema baserat på sjörövare bör självklart även attraktionshårdvaran baseras på vatten. Som vi kunde läsa i kapitel 2.3 *Lisebergs historia* har nöjesparken genom åren uppfört en rad vattenattraktioner, som till exempel *Lisebergsbadet*, *FlumeRide* och *Kållerado*. Samtliga med ett gott mottagande (Alfredsson et al., 1998, s. 56-195), och varav FlumeRide och Kållerado fortfarande är populära attraktioner i parken. Därmed existerar såväl en tradition samt goda förutsättningar för att också en framtida investering av en vattenattraktion skall visa sig framgångsrik på Liseberg.

Vid val av attraktionshårdvara beaktar jag attraktionens *lämplighet som huvudattraktion*, dess förmåga att utgöra en  *trovärdig representation* av valt tema samt huruvida vattenattraktionen har en *tydlig differentiering* mot övriga attraktioner på Ostindieparken och befintliga Liseberg. En attraktionstyp som passar in på samtliga av ovanstående kriterier är *Shoot the chute* (WhiteWater West, 2017) som på svenska fritt kan översättas till "kana ner för vattenfallet". [min översättning] Shoot the chute är en spektakulär attraktion där besökarna färdas i stora båtar och avslutar åkturen med en stupande brant sista backe och en gigantisk efterföljande svallvåg; därav referensen till färden nedför ett vattenfall (ibid). De stora båtarna borgar för en hög kapacitet åkande besökare (ibid) och den imponerande svallvågen som attraktionen skapar lockar många intresserade blickar till sig. Därför lämpar sig också attraktionstypen väl som huvudattraktion. Båtarna har även en låg höjdgräns på endast 91 centimeter, och medger därmed att även de minsta barnen kan åka



(Regan, 2017). Internationellt är Shoot the chute en vanligt förekommande attraktion, och jag stötte bland annat på den under mitt studiebesök till Six Flags Magic Mountain. Det existerar emellertid ingen attraktion av detta slag i Skandinavien, varför uppförandet av en Shoot the chute på Ostindieparken skulle vara unikt för Liseberg.



*Figur 56:* Shoot the chute är en spektakulär attraktion. Bilderna visar *Tutuki Splash* på PortAventura Park i Tarragona, Spanien. Foto: The Crypt (2007-06-27); Irina Klubkova (2011-08-31)

Det finns redan idag en båtattraktion på Liseberg som avslutas med en svallvåg; nämligen FlumeRide. Shoot the chute differentierar sig dock genom att vara större och häftigare på alla punkter; båtarna är större, sista backen är brantare och framförallt svallvågen mycket större. Som huvudattraktion för en temapark förespråkar jag även ett tydligare narrativ, knutet till en story, för vattenattraktionen på Ostindieparken. En attraktion som brukar ett liknande angreppssätt och som fått stå som inspirationskälla är *Vliegende Hollander* på *de Efteling* i Kaatsheuvel, Nederländerna (Marden, 2017). *Vliegende Hollander* startar färden med en dark ride-sektion där båtarna lugnt flyter genom tematiserade miljöer.

Plötsligt utsätts de åkande för tung dimma och ljuseffekter, och ett spökskepp uppenbarar sig. Under distraktion av specialeffekterna transporteras de åkande besökarna uppför en hisskonstruktion, och innan de vet ordet av så åker de ner för en brant backe som avslutar färden med en svallvåg i lagunen nedanför (ibid).

Upplägget för Shoot the chute på Ostindieparken kan arrangeras på ett liknande sätt som *Vliegende Hollander*. Sven Nordqvist och Mats Wahl beskriver i sin bok *Den långa resan* hur Ostindiefararna på grund av sin storlek inte kunde lägga till i en vanlig hamn. Istället användes mindre båtar för att gå i land för att lasta på och av fartygen (Nordqvist & Wahl, 1998). Exempel på dessa mindre lastbåtar kan ses i figur 3 (Göteborgs hamn) samt 29 (Kantons hamn). Båtarna som besökarna på Ostindieparken äntrar kan därför utgöra en representation för en av dessa mindre lastbåtar vilken har gått i hamn på en utav ögrupperna i Ostindien för att proviantera. På sin väg tillbaka ut till ostindiefararen passerar besökarna en udde, ovetandes om att piraten Emanuel Wynne ligger i bakhåll. Den välfyllda lastbåten väjer, men Wynne hissar sin ökända svarta flagg och avfyrar sina kanoner. I rökdimman av kanonsalvorna styr lastbåten i en undanmanöver mot en närliggande grotta. Vad besökarna emellertid inte vet är att grottan döljer en hisskonstruktion, som tar båten uppför en klippformation, liknandes den på PortAventura Park i figur 56 ovan. Båten lyckas därmed undkomma den skräckinjagande Wynne men besökarna blir genomblöta på färden. De guppande båtarna, dimman och specialeffekterna utgör alla sensoriska ledtrådar som får de åkande besökarna att känna sig som om de vore jagade av riktiga pirater på 1700-talets Indiska ocean.

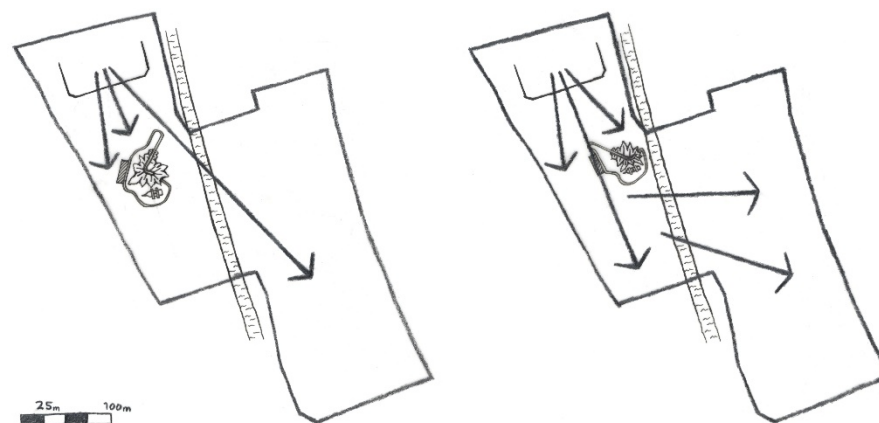
Den blöta karaktären gör Shoot the chute säsongsberoende. Vid lägre temperaturer avtar naturligt attraktionskraften genom att besökarna inte



vill utsätta sig för risken att bli blöta. Detta problem går delvis att komma runt genom att sänka vattennivån i lagunen, och därmed minska den efterföljande svallvågen. Attraktionen måste dock självklart stängas ner vintertid, vilket såklart inte är positivt ur ett året runt perspektiv. Jag ser det ändå som viktigt med en så pass stor vikt lagd på vatten, som vid valet av ett övergripande Ostindiskt tema, att minst en av huvudattraktionerna utgörs av en vattenbaserad attraktionshårdvara.

Med valt tema och attraktionshårdvara återstår placering av attraktionen inom parken. Shoot the chute hör hemma i den ostindiska övärlden som har sin geografiska lokalisering på mitten av kroppen för kvarteret Immeln. I avsnitt 5.3.4 *Fysiska rumsbildningar i Ostindieparken* definierade jag en panoramisk utsikt som önskvärd i Göteborgs hamn för att underlätta navigeringen i parken och för att skapa en spänning inför vad besökarna har att vänta sig. Genom att skapa tydliga siktlinjer erhålls också ett perspektivistiskt djup, som får besökarna att sugas längre in i parken. Emellertid så har jag i mitt skissande identifierat en viss problematik kring attraktionsplaceringen i den Ostindiska övärlden. En stor attraktion som Shoot the chute riskerar att störa de siktlinjer som jag ämnar skapa ner mot det hinduistiska templet, och vice versa störa sikten från Indien och upp mot Göteborgs hamn. Försiktighet bör därför vidtas vid placering av vattenattraktionen.

I motsats till föregående stycke är det dock så att det i enlighet med avsnitt 5.4.3 *Placering av attraktioner* även finns ett spänningsmoment i att inte kunna se allt som temaparken har att erbjuda med en gång. Enligt Clavé är en temaparks framgång direkt avhängigt arkitektens kreativitet och förmåga att skapa överraskningar längs besökarnas väg genom parken (2007, s. 327-351). Därav vill jag skapa viss täckning av innehållet på kvarteret Immeln för att skapa en nyfikenhet hos besökarna. Det

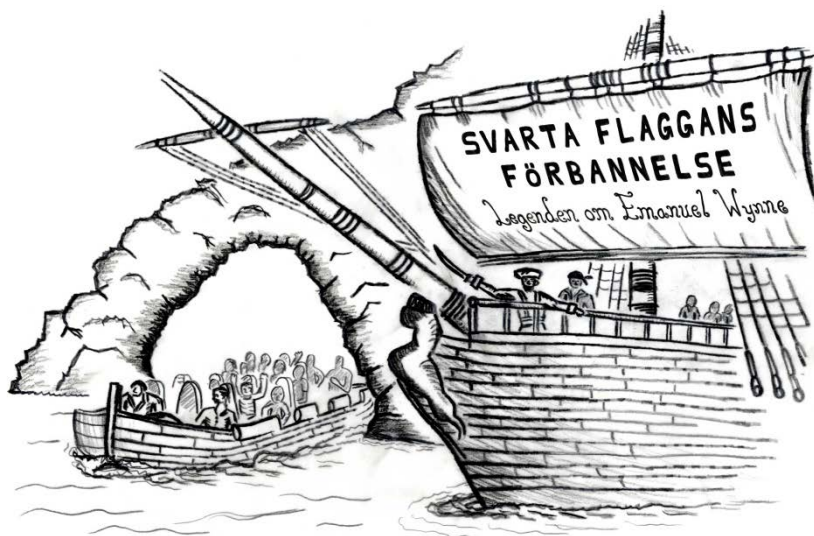


*Figur 57* Till vänster: en placering mitt i kvarteret Immeln kan leda till att siktlinjen mot det hinduistiska templet blockeras och att det perspektivistiska djupet på kvarteret Immeln uteblir. Till höger: genom att istället placera grottan och shoot the chute i öst skapas en sekvens av siktlinjer, som gradvis avslöjar mer innehåll, och som därmed effektivt lockar besökarna längre in i parken. Illustration: Andrée Olsson (2017-06-29)

faktum att Shoot the chute kommer till att visuellt blockera delar av innehållet i parken kommer skapa ett engagemang, och locka besökarna att utforska vad som döljer sig bakom grottformationerna. Genom att nyttja placeringen av attraktionen proaktivt kan därför utforskarlustan komma att öka, och besökarna lockas längre in i parken. Med en placering i den östra delen av den Ostindiska övärlden skymms endast delar av den Indientematiserade världen. Merparten av panoramavyn från Göteborgs hamn förblir intakt, och det hinduistiska templet förblir synbart. Därmed bibehålls också det perspektivistiska djupet på kvarteret Immeln. Grottformationerna som tillhör Shoot the chute kommer likväl effektivt skymma merparten av det Kinastematiserade landet. Därigenom sker en sekventiell uppdelning, där nya siktlinjer öppnar upp sig vartefter besökarna vandrar djupare in i parken. Den branta avslutande backen på Shoot the chute kan dock med fördel riktas inåt parken, så att den

efterföljande svallvågen sköljer över de centrala delarna av kvarteret Immeln. Rörelse lockar det mänskliga ögat och signalerar enligt Hench att "här händer det någonting spännande" [min översättning]. (Hench & van Pelt, 2008, s. 50-54)

Det skall emellertid påpekas att vid en central placering av Shoot the chute-attraktionen hade urbergsformationen på kvarteret Immeln kunnat nyttjas som en stabil grundläggning för klippformationen. Vid en östlig placering av Shoot the chute, som jag förespråkar, krävs istället ett pålningsarbete för att kunna bära upp de artificiella klipporna i den gyttjiga leran. Detta är dock en uppoffring som jag anser värd att göra med hänseende till de övergripande rumsliga vinsterna som en östlig placering för med sig.



**Figur 58:** bakom klippformationen lurar ett piratskepp på besökarna till attraktionen *Svarta flaggans förbannelse – Legenden om Emanuel Wynne*. Illustration: Andrée Olsson (2017-09-24)

#### 5.4.9 Val av huvudattraktion för Göteborgs hamn

I inledningen till avsnitt 5.4.6 *Val av huvudattraktion för hela parken* ställde jag upp krav för de fyra huvudattraktionerna på Ostindieparken. Bland dessa krav definierade jag att en utav huvudattraktionerna skall ha *interaktivt* eller *motoriskt övande* moment, samt att minst två av huvudattraktionerna skall *vädersäkras* för året runt bruk. Med huvudattraktionerna valda för Kina, Indien och den Ostindiska övärlden återstår det enligt kravlistan såväl en motoriskt övande attraktion som en väderskyddad attraktion. Därav bör den avslutande huvudattraktionen i Göteborgs hamn uppfylla dessa båda ställda kriterier.

Utöver de båda ställda kraven ovan angav Hench i avsnitt 5.4.6 att en huvudattraktion bör utgöras av något som är lätt identifierbart, och som otvetydigt kan associeras med valt tema (Hench & van Pelt, 2008, s. 44-45). Om jag ser till parken som helhet, och Göteborgs hamn i synnerhet; vad kan vara mer trivialt och identitetsskapande än en *ostindiefarare*? För gemene man utgör förmodligen ostindiefararna den starkaste associationen till ostindiehandeln. Självklart borde en reproduktion av ett utav handelsskeppen finnas närvarande i parken; och vad vore en mer självklar placering av ostindiefararen än i Göteborgs hamn, där den genast får sätta atmosfären för vad besökarna har att vänta under deras vistelse i parken?

Ett objekt med så pass stor symbolik som en ostindiefarare borde naturligtvis utgöra mer än bara dekoration. Med John Wardleys logik bör narrativet för en temaparksattraktion alltid utgöras av en representation för den upplevelse som attraktionshårdvaran erbjuder (2014, s. 119). Därmed ämnar jag också skapa en huvudattraktion i Ostindieparken som motsvarar de förväntningar som besökarna får när de först får syn på ostindiefararen i Göteborgs hamn.

Vilken upplevelse lämpar sig då som representation för en Ostindiefarare, samt är motoriskt övande och vädersäkrad för året runt bruk? Vid valet av huvudattraktion för Göteborgs hamn har jag valt att se tillbaka på mitt besök av *European Attractions Show* i Amsterdam som jag gjorde under min arkitektpraktik 2014, tillsammans med *Archifunture AB*. *European Attractions Show* är en branschmessa där attraktionstillverkare från hela världen ställer ut och presenterar de senaste nyheterna inom nöjesparksbranschen. Under mässan stannade vi bland annat och pratade närmare med det kanadensiska företaget *Triotech* som är tillverkare av interaktiva, mediebaserade attraktioner. Med sig på mässgolvet hade Triotech en version av deras *XD Dark Ride*; en kombinerad 3D-biograf med stolar som rör sig och interaktiva moment där attraktionsbesökarna skjuter med infraröda pistoler mot objekt på skärmen. Såväl jag som mina kollegor på Archifunture var positivt överraskade av upplevelsen. De flesta av mässbesökarna kom även ut från attraktionen med ett stort leende på läpparna.



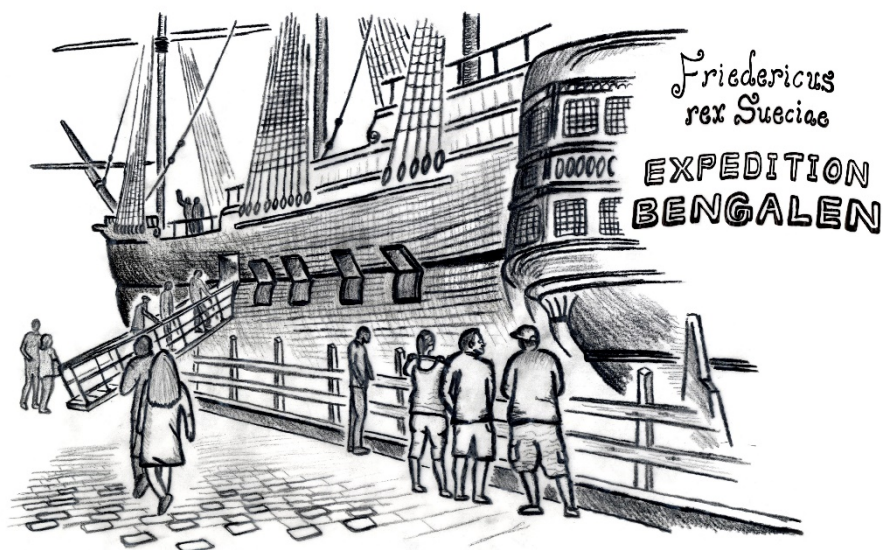
*Figur 59:* En bild på Triotechs monter från Euro Attractions Show i Amsterdam. Bakom skynket till montern så kunde besökarna testa på en fullt fungerande version av *XD Dark Ride*. Foto: André Olsson (2014-09-22)

Den unika kvaliteten med *XD Dark Ride* ligger i den multisensoriska upplevelsen, som särskiljer attraktionen från ett vanligt videospel. Sammantaget bidrar den välvda skärmen som omsluter besökarna, stolarna som rör sig och vibrerar, samt de olika specialeffekterna i form av vind och vattenstänk till att de åkande besökarna slukas upp av upplevelsen (Triotech, 2016). Attraktionen tillhandahålls även med individuellt utarbetat medieinnehåll och en story skriven specifikt för det aktuella projektet (ibid). Jag ser därför stora möjligheter i en attraktion liknandes *XD Dark Ride* som anpassas till en seglats med det svenska Ostindiska kompaniets fartyg.

Den första ostindiefararen att avsegla från Göteborgs hamn hette *Fredericus Rex Sueciae* (Svensson, 2016). Som gick att läsa i avsnitt 2.2.2 *Den transoceanska handeln* stötte detta fartyg på problem direkt då det redan under sin första seglats tillfångatogs vid en holländsk utpost på ön Java. Fartyget mötte ett liknande öde under sin andra seglats då det attackerades av briter och fransmän utanför Indiens kust (Frängsmyr, 1976). Mats Wahl och Sven Nordqvist beskriver även hur ostindiefararna var bestyckade med tunga kanoner och hur krig mellan de handelsidkande länderna utgjorde en vardag för besättningsmännen, som ofta fick ge livet som insatt under de tuffa seglatserna (1998). Denna tuffa verklighet lämpar sig utmärkt för att skildras genom en *dark ride shooter*, liknandes *XD Dark Ride*.

Besökarna på Ostindieparken tar sig an rollen som besättningsmän när de äntrar ostindiefararen. För att bygga upp stämningen kan köfållan arrangeras så att den ringlar sig genom 1700-talsfartyget, i syfte att visa upp livet ombord på fartyget. När besökarna väl har kommit fram till *dark ride shooter*-attraktionen itar de sig rollen som matroser på kanondäck. Besökarna sätter sig i de vibrerande stolarna och när kanonluckorna

öppnas är det i själva verket en videoskärm de ser. Superkargören går fram för att introducera attraktionshårdvaran och förklara hur de infraröda vapnen fungerar. Besökarna gör en första provomgång genom att harpunera fisk ute på oceanen. Snabbt blir det mera allvarligt. På horisonten annalkas en holländsk ostindiefarare, och superkargören beordrar motattack när det holländska fartyget kränker svenskt vatten. Strax närmar sig även brittiska och franska skepp, och innan besökarna vet ordet av så öppnar sig en vild strid mellan samtliga nationer. Stolarna som rör sig, de vibrerande vapnen, ljudeffekterna och vattenstänk utgör alla sensoriska ledtrådar som bidrar till att öka närvarokänslan, samt öka den representativa trovärdigheten av att besökarna befinner sig till strids, ute på havs, i en riktig Ostindiefarare.



Figur 60: en skiss över den ståtliga ostindiefararen *Friedericus Rex Sueciae* uppställd i Göteborgs hamn, på Ostindiparken. Illustration: Andrée Olsson (2017-08-08)

Precis som jag föreskrev att köfållan bör arrangeras som en rundvandring genom fartyget i stycket ovan anser jag det som en stor möjlighet att även ge övriga besökare i parken möjligheten att utforska *Fredericus Rex Sueciae*. De besökare som är för unga, eller som endast saknar ett intresse av att åka en dark ride shooter, borde självklart även de ges möjligheten att få vandra runt på däck. På denna rundvandring genom fartyget får besökarna ta del av och lära sig om alla de moment som en sjöman kan tänkas uppleva under en handelsresa till Ostasien. Interaktiva moment bör vävas in i rundvandringen genom till exempel möjligheten att klättra i masten, testa på att sova i hängmatta eller att känna på en av de tunga kanonerna (även om de inte åker dark ride shootern). Genom att utnyttja ostindiefararen som en kombinerad dark ride och rundvandringsattraktion utnyttjas även arealen optimalt på den relativt trånga Ostindiparken, och objekt som endast utgör utsmycknad undviks.

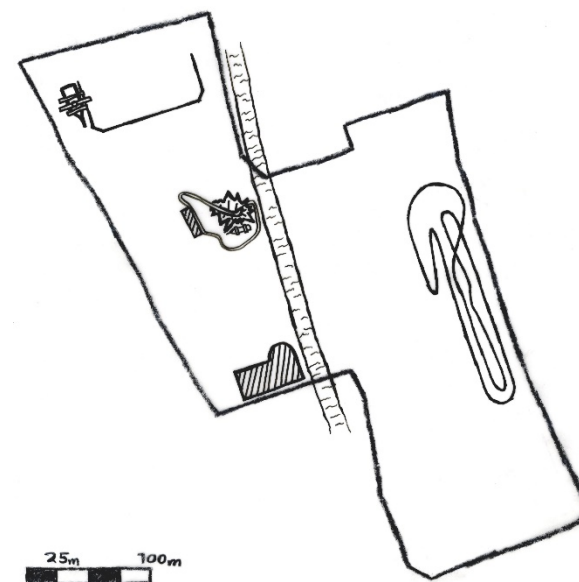
Höjdgränsen för XD Dark Ride är låg, men på grund av attraktionens allvarliga och intensiva narrativ anser jag att en åldersgräns bör sättas efter innehållet i videomaterialet. Det är dock så att det bitvis krigiska innehållet i attraktionen visar på en viktig del av historien, som jag anser bör belysas. Det är även så att attraktioner som är anpassade efter en mer vuxen publik utgör ett välkommet tillskott i blandningen på Ostindiparken. Likafullt bör element av ren terror undvikas, för att bredda publiken och möjliggöra för merparten av familjen att åka tillsammans (Wardley, 2014, s. s. 77-82). En rimlig åldersgräns vore 11 år, eller yngre barn i vuxet sällskap.

Attraktionens kapacitet blir helt avhängig innehållet och längden på videomaterialet. Eftersom stolarna som besökarna sitter på är fixerade i ett läge går det inte att konstant fylla på nya besökare likt en berg- och dalbana som har flera set med tåg. Därav bör en väl tilltagen mängd



platser avsättas för attraktionen. Triotech skriver på deras hemsida att en typisk salong består av mellan 4 och 40 stolar (2016). Med en total åktid på 5 minuter ger en salong med 40 stolar en kapacitet på endast 480 åkande besökare per timme. Därav förespråkar jag två parallella salonger som kan vara igång samtidigt, för att kunna hantera ett tillräckligt stort flöde besökare som motsvarar kapacitetskraven för en huvudattraktion.

Det slutliga steget blir att placera ut attraktionen inom kvarteret Immeln. Med resterande huvudattraktioner redan utplacerade ser jag valet av plats för ostindiefararen som relativt enkelt. Genom att placera reproduktionen av Friedericus Rex Sueciae till väst i Göteborgs hamn erhålls en dynamisk spridning av huvudattraktionerna över parken. I föregående avsnitt så definierade jag att skapa tydliga siktlinjer och ett perspektivistiskt djup som får besökarna att sugas längre in i parken. Jag anmärkte på att det även finns ett spänningsmoment och ett mervärde i att visuellt inte avslöja hela parkens innehåll med en gång. Genom att placera ostindiefararen i väst, och med Shoot the chute placerad i väst, erhålls en avsmalning av kvarteret Immeln, och ett tydligt perspektivistiskt djup erhålls. Placeringen medger även tydliga siktlinjer från entrétorget i Göteborgs hamn mot huvudattraktionen i Ostindiska övärlden till vänster, huvudattraktionen i Indien i mitten samt huvudattraktionen i Göteborgs hamn till höger. Samtidigt döljer huvudattraktionerna till vänster och höger effektivt delar av parken, och skapar en nyfikenhet hos besökarna att vilja utforska mer.



*Figur 61:* De fyra huvudattraktionerna fördelas jämnt över Ostindieparken för att skapa en dynamisk upplevelse, och ett djup i parken. Från ankomsttorget vid Göteborgs hamn kan besökarna skåda *Svarta flaggans förbannelse* till vänster, *Maharadjans förlorade tempel* i mitten, *Expedition Bengalen* till höger och *Drakporten* som sticker upp på avstånd i det Kinatematiciserade landet. Illustration: Andrée Olsson (2017-07-04)

## 6.1 Masterplanning

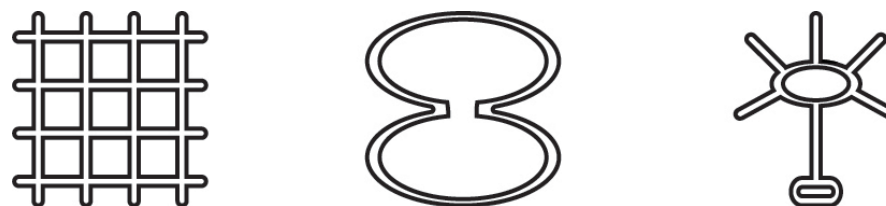
Då *konceptet* är definierat och *programmet* redovisats är nästa fas i designprocessen enligt Mitrašinović och Clavé upprättandet av en *masterplan*, vilket även är slutprodukten för den här uppsatsen. Därav kommer arbetet framöver fokusera på att undersöka och ta fram de element som krävs för att upprätta en masterplan. Ett lämpligt första steg vore att skissa på de strukturer och rörelsemönster som skall leda fram till den fysiska layouten av Ostindieparken.

## 6.2 Layout och övergripande struktur

Mitrašinović skriver att layouten hos en temapark handlar om att kunna hantera ett stort flöde av människor under en kort tid, och fördela ut dem i parken utan att skapa flaskhalsar (2006, s. 114-116). Speciellt viktigt för Disneyland (och andra parker skötta av filmbolag) var upprättandet av scener och en narrativ progression genom parken vilken breder ut sig likt handling i en film (ibid). För att kunna maximera vinsten designades också Disneyland så att besökarna ständigt skulle passera förbi nya möjligheter för merförsäljning (Davis, 1996, s. 406).

Det är således viktigt att etablera ett gångsystem med en logisk struktur och utan några onödiga återvändsgränder. Vidare bör narrativa element vävas in i layouten, och hänsyn tas till vart försäljning sker. Enligt konceptet för Ostindieparken bör även extra vikt läggas vid vegetationssystem och hortikulturella värden. Vad gäller merförsäljning så saknar Liseberg de incitament som Disney har att till varje pris maximera vinsten. Självfallet skall verksamheten ha en god likviditet, och pengar måste dras in för att kunna göra nya investeringar. Dock har Liseberg som en kommunalägd park ett samhällligt ansvar varför vinstintresse och kundservice bör hålla en god balans.

För att få ytterligare guidning inför arbetet med min layout vänder jag mig återigen till Mitrašinović som beskriver de inre strukturerna i temaparken. Faktum är att alla temaparker använder sig av samma tre grundprinciper för uppbyggnad av layouten skriver Mitrašinović (2006, s. 128). Grundprinciperna är: *the grid pattern* (på svenska: *rutmönstret*), *the loop pattern* (på svenska: *loopen*) samt *the magic wand* (på svenska: *trollstaven*). Dessa principer kan användas var för sig, eller som en kombination av varandra (ibid).



Figur 62: tre grundprinciper för disponering av temaparker; rutnätet, loopen och trollstaven. Illustration: Andrée Olsson (2015-11-20)

### 6.2.1 Rutmönstret

Denna layout var vanlig redan under de medeltida marknaderna, och är därmed en över 600 år gammal metod för att organisera människoflöden (Mitrašinović, 2006, s. 115 & 136). De gamla medeltida marknaderna var uppbyggda med bås för försäljning i mitten av området, medan underhållningen fick en perifer plats längs områdets gräns (ibid). Under 1800-talet kom fokus succesivt att flyttas från handel mot underhållning. Utvecklingen ledde då till att attraktionerna fick en central plats, närmare mitten av marknaden, medan stånd för handel placerades perifert längs områdesgränsen. Rutmönstret blev sedermera en vanlig organisation för såväl lustträdgårdar som världsutställningar, och även de första nöjesparkerna kom att använda sig av rutmönsterprincipen (ibid).

I nutida temaparker används layouten främst av två orsaker; antingen för att imitera det urbana rutnätet med kvarter och vägar, eller för att imitera det gytter av byggnader som utgör en filmstudio (Mitrašinović, 2006, s. 136). Rutnätsprincipen kan därmed sägas vara en teknik för att göra själva rörelsen genom parken till en narrativ del av handlingen. Allra mest frekvent är rutmönstret i parker med Hollywood-tema (ibid). Exempel på sådana temaparker är *Disney's Hollywood Studios* (Orlando, Florida) och *Movie Park Germany* (mellan Duisburg och Dortmund).



*Figur 63: Movie Park Germany; entrén till parken liknar den för Disneyland med ett torg och efterföljande huvudgata, men därefter sprids besökarna ut i det fria rutnätet. Illustration: [www.movieparkgermany.de](http://www.movieparkgermany.de) (2015-09-19)*

Den största skillnaden mellan rutmönsterprincipen och övriga layouter är att besökarna kan röra sig fritt mellan de olika kvarteren, och bestämma sin egen väg genom parken. Såväl loopen som trollstaven bjuder på mer eller mindre kontrollerade miljöer med förutbestämda rörelsemönster (Mitrašinović, 2006, s. 136-137). Övriga skillnader utgörs av att rutmönstret genom sin struktur underminerar besökarnas känsla för orientering och skala av parken. Resultatet kan vid en väl genomförd

layout vara en ideal uppbyggnad för spänning och överraskning, samt ge ett intryck av en komplex och diversifierad miljö skriver Mitrašinović. Layouten kan dock vid en ovaksam användning leda till dålig orienterbarhet och att besökarna känner sig vilsna (ibid). Därav har rutmönsterprincipen minskat i popularitet vid anläggningen av nya parker. I de fall layouten fortfarande utnyttjas används den främst i kombination med någon av de två andra metoderna (ibid).

En park som är uppbyggd kring ett rutnät medger även mer flytande övergångar av tematiseringen, utan att besökarna för den sakens skull tappar trovärdigheten eller känner sig förvillade (Mitrašinović, 2006, s. 139). Som kommer att presenteras kring de andra principerna så kräver de, speciellt trollstaven, dedikation till valt tema inom området. Slutligen skriver Mitrašinović att rutmönsterprincipen trots dess oöverträffade fasadexponering, och närmast oändliga möjligheter för upprättandet av butiker, visar på en statistiskt sämre försäljning än övriga två layouter (2006, s. 138). Det är oklart hur mätningarna har gått till, men en trolig förklaring till den sämre statistiken kan vara att de förutbestämda rörelsemönstren hos de båda andra layouterna kräver för besökarna att passera förbi butikerna, medan de i rutmönsterprincipen har valmöjligheten att ta en annan väg runt.

### 6.2.2 Loopen

Denna layout har sitt ursprung i 1700-talets engelska parker (Mitrašinović, 2006, s. 139). Loopen användes som en slinga dragen genom landskapet på vilken besökarna passerade grottor, tempel och paviljonger av olika slag. På grund av layoutens endimensionella karaktär (besökarna måste följa en förutbestämd slinga) så kunde en narrativ handling uppenbara sig längs promenaden då arkitekten placerat ut byggnader och uppbyggda scener i landskapet enligt ett förutbestämt mönster (ibid). Moderna

temaparker som använder sig av loopen utgår ofta ifrån ett vattendrag, eller damm, som medelpunkt av layouten. Några exempel på parker som använder sig av loopprincipen är *EPCOT Center* (Orlando, Florida) samt *PortAventura Park* (Tarragona, Spanien).



Figur 64: PortAventura Park med dess karakteristiska loop. Foto: Alex Civita (2010-09-20)

Loopens uppbyggnad är enkel och intuitiv. Om rutnätet kan tillskrivas den mest komplexa karaktären, kan loopen sägas vara den mest triviala. Loopens simpla geometri erbjuder besökarna en god orienterbarhet och känsla av kontroll. Besökarna kan, beroende på loopens inre struktur, även se alla större attraktioner längs vägen och skapa sig en uppfattning om hur lång tid de har kvar av sitt besök i parken. Detta skapar ett

välbehag av att vara i kontroll (Mitrašinović, 2006, s. 141). Att kunna se attraktionerna på avstånd stimulerar besökarna i deras färd runt parken (ibid). Loopens enkla geometri medger också att besökarna får en förutbestämd tanke om vad de skall förvänta sig, vilket ger designern goda möjligheter för att skapa avbrott och överraskningar längs vägen skriver Mitrašinović (2006, s. 142).

Loopen som princip för layout har såklart även sina begränsningar. Den mest uppenbara torde vara att besökarna, när de väl gett sig ut på loopen, måste fullfölja denna för att komma tillbaka till ingången. På samma sätt blir det svårt att ta en genväg för att snabbt komma till en specifik attraktion. Detta medför såklart även att parken upplevs som större och att de olika tematiserade områdena skiljs åt ytterligare, vilket kan vara eftersträfvansvärt. Loopen är dock av sin natur den layout som tar upp den största arealen. Till exempel är EPCOT Center mer än sex gånger större till ytan än Disneyland skriver Mitrašinović (2006, s. 141). Trots detta erbjuder de båda parkerna ett liknande utbud av attraktioner och butiker (ibid).

En variant på loopdesignen skapades 1961 av Randy Duell, känd filmskapare som bland annat gjort kulisserna till *Singing in the Rain* (Mitrašinović, 2006, s. 141). Han anlätades vid uppförandet av *Six Flags Over Texas* för att skapa en konkurrerande layout till Disneyland. Vanligtvis förekommer någon form av genväg eller avbrott i en ordinär looplayout. Mitrašinović skriver emellertid att "the Duell Loop" utgörs av endast en *enkelriktad* slinga, vilken leder besökarna genom hela parken. Längs slingan har besökarna inget annat val än att passera samtliga attraktioner, butiker och restauranger, vilket maximerar försäljningen. The Duell Loop erbjuder även en totalt kontrollerad miljö som lämpar sig väl för historieberättande och sekventiella scener (ibid). Dock så är



layouten mycket opraktisk då den inte har några möjligheter att fördela flödet då ett stort antal besökare anländer samtidigt.

### 6.2.3 Trollstaven

Inför anläggningen av Disneyland tog Walt Disney problemet med att hantera flödet av besökare på största allvar. John Hench och övriga designers tog inspiration från världsutställningar såsom *World's Columbian Exposition* (Clavé, 2007, s. 9-11). Disney konsultade även Tivoli i Köpenhamn för att få råd och erfarenheter rörande strukturer i parken (Mitrašinović, 2006, s. 114). Slutresultatet blev den raffinerade layout vilken Mitrašinović refererar till som the Magic Wand (2006, s. 128-130). Konceptet har en dubbel symbolik då namnet i sig representerar det magiska kungarike som Walt Disney försökte skapa (ibid), men trollstaven utgör även en noga genomtänkt layout där varje del fyller en unik funktion.

Vid en första anblick kan trollstavsprincipen se invecklad och komplex ut, men Mitrašinović skriver att "de symboliska och rumsliga hierarkierna blir så transparenta att varje besökare uppfattar dem omedelbart." [min översättning] (2006, s. 128) Trollstavsprincipen kan sägas bestå av tre skilda delar: Innanför entrén välkomnas besökarna av ett *ankomsttorg*. Därifrån kanaliseras besökarna uppför den breda *huvudgatan*, till ett större, centralt beläget torg. Torget ligger i parkens mittpunkt, och utgör ett *nav*, från vilket besökarna kanaliseras vidare ut till varje tematiserat område (Walker et al., 1982, s. 28). Clavé skrev i kapitel 3.1 *Temaparks-design* att Disney var en pionjär för temaparken, och det gäller i allra högsta grad för layouten också. Trollstaven som princip för layout har använts för alla de första Disneyparkerna på respektive resort, som till exempel *Disneyland* (Anaheim, Kalifornien), *Magic Kingdom* (Orlando, Florida) och *Disneyland Paris* (Marne la Vallée, Frankrike).



Figur 65: Disneyland, Anaheim. Den allra första Disneyparken som även var först med att introducera trollstavsprincipen som layout. Foto: Patrick Tag (2012-02-01)

Ankomsttorget välkomnar besökarna till parken. Här finns såväl Disneyland's eget stadshus som brandstation (Mitrašinović, 2006, s. 132-135). Från ankomsttorget går det även att ta det ångdrivna tåget vilket snabbt transporterar besökarna ut till de olika tematiserade områdena i parken. Ankomsttorget fyller två funktioner. Dels samlar det upp alla nya besökare i parken före de transporteras vidare längs huvudgatan, och dels utgör torget en gradvis övergång till fantasins värld. Besökarna befinner sig förvisso i en amerikansk stad från sekelskiftet 1900, men uppbyggnaden är inte helt olika världen utanför (ibid).

Huvudgatan, *Main Street USA*, har som främsta uppgift att snabbt kanalisera en stor mängd besökare. Längs gatan fortsätter den gradvisa övergången från världen utanför; efter att ha transporterats ett par hundra meter till fots och kommit fram till navet har besökarna förflyttat sig såväl miljömässigt som geografiskt, och den mentala övertygelsen om att de befinner sig på en helt annan plats än parkeringen utanför fullbordas skriver Mitrašinović (2006, s. 135). Huvudgatan blir även till en procession. I slutet av gatan uppenbarar sig *Törnrosas slott*, vilket även är huvudsymbolen för parken. Därmed kan promenaden fram till slottet närmast ses som en rituell handling (ibid). Trollstavsprincipen för genom sin layout med sig att samtliga besökare måste passera *Main Street USA* två gånger, både på vägen in och ut ur parken. Därmed utgör gatan en optimal plats för merförsäljning skriver Mitrašinović (2006, s. 130).

Det centralt placerade navet, framför *Törnrosas slott*, bjuder på goda vyer över parken och är en generöst tilltagen yta för beslutsfattande. Från navet leder gångar till alla de tematiserade landen i parken. Varje land är i sin tur uppbyggt kring ett landmärke vilket utgör central fokalpunkt, och lockar besökarna längre in i området (Walker et al., 1982, s. 28). Från de tematiserade landen finns det alltid gångar som leder tillbaka till navet, men det finns även en yttre loop, på vilken besökarna kan navigera sin väg runt parken om de föredrar det (ibid).

Trollstavsprincipen är intuitiv och full av valmöjligheter. Enligt Mitrašinović ger layouten besökarna en känsla av välbehag och dominans, då de själva har makten att besluta vad de skall göra eller vart de skall bege sig härnäst (2006, s. 130). Den lättbegripliga designen, med ett tydligt centrum varifrån alla gångar utgår, medför även att besökarna får en undermedveten förståelse för parkens struktur. Besökarna vet med sig vart de befinner sig i förhållande till navet vid alla tidpunkter (ibid).

Mitrašinović nämner inga direkta nackdelar med layouten, men det blir uppenbart att ankomsttorget och huvudgatan endast används av anländande besökare samt på vägen ut ur parken. Mitt på dagen, då det är som mest folk i parken, blir dessa utrymmeskrävande områden underanvända då de inte hänger samman med övriga områden.

#### 6.2.4 Service, leveranser och andra aspekter som påverkar layout

Ovan har de tre vanligaste uppbyggnadsprinciperna för temaparker presenterats. Utöver hänsyn till rörelsemönster, rumsbildningar och attraktioner i parken finns det emellertid ytterligare nödvändiga aspekter som designern måste beakta. Viktigast är kanske åtkomsten för *servicefordon* och *leveranser*. Samtliga attraktioner kräver regelbunden service och såväl butiker som restauranger kräver påfyllnad av lagren med jämna mellanrum. Grundläggande är därför ett väl fungerande infrastruktursystem som kan bistå dessa funktioner. Mitrašinović skriver att olika parker har olika strategier för att lösa problematiken (2006, s. 143-144). På the Walt Disney Company sker all trafik backstage. Leder för servicefordon är dragna bakom kulisserna och transport av mat och souvenirer sker i ett sofistikerat kulvertsystem under jord; allt för att besökarna inte skall distraheras från den fantasivärld som företaget byggt upp (ibid). *Huis Ten Bosch* i Nagasaki (Japan) har ett annorlunda förhållningssätt; i den Nederlands-tematiserade parken sker all service frontstage (Mitrašinović, 2006, s. 143-144). Personalen i parken är försedd med tidstypiska plagg och fordonen är specialdesignade av Nissan för att passa in i den omkringliggande miljön (ibid). Catering-bilar kör ut med maten till restaurangerna, vakterna kör Holland-registrerade polisbilar och så vidare. På så vis blir de basala servicefunktionerna till en del av det skådespel som skall visa på en idealiserad bild av Nederländerna, och bidrar till att skapa ett myllrande stadsliv (ibid).



*Figur 66:* ett par av de specialdesignade bilar som används för transport inom temaparken Huis Ten Bosch, Japan. Foto: Jame Chiem (2016-02-16)

Andra viktiga aspekter som måste beaktas skriver Mitrašinović är faciliteter för toalett, första hjälpen, och parkinformation (2006, s. 143). Information och uthyrning av rullstolar placeras vanligast nära entrén till parken, medan service såsom toaletter, första hjälpen och återvinning kräver en jämnt utspridd placering över parken (ibid). Detaljerad placering av till exempel sopkorgar är inte aktuellt vid gestaltningen av masterplanen, men åtkomst för servicefordon är nyckelelement för en fungerande design som absolut bör beaktas i ett tidigt skede.

#### 6.2.5 Wienies/landmärken

Utöver layout så brukar Disneys designers en omfattande användning av landmärken i parkerna som ett hjälpmedel för att dirigera flödet av besökare (Hench & van Pelt, 2008, s. 50-54). Dessa landmärken refererar Hench till som "wienies" (på svenska: varmkorv), på grund av Walt Disneys livslånga förkärlek till korvar. (a.a., s. 50) Som Hench beskriver det i sin bok skiljer sig också dessa wienies mot mer traditionella landmärken. Hench skriver att wienies främst brukas för att *locka till sig* besökare, och

därmed dra besökarna *längre in* i parken. I de fall en wienie utmärker sig på höjden kan den även nyttjas för *navigation* av parkbesökarna (ibid). Därmed skiljer sig Disneys wienie mot begreppet landmärke när det diskuteras inom stadsplanering. Kevin Lynch definierar begreppet i boken *the Image of the city* när han skriver att ett landmärke utgörs av objekt som på ett eller annat sätt urskiljer sig i stadsbilden, och som därmed utgör en *extern referenspunkt* för *radiär navigation* (1964, s. 48). I Lynchs definition är således navigation den primära användningen av ett landmärke. Utöver riktningen är det även viktigt att poängtera att rörelsen runt ett landmärke sker av egen vilja i en *ostyrd* riktning, medan den tvingande rörelsen mot en wienie sker i en *styrd* riktning. Därav ser jag det också som viktigt med en distinktion mellan de båda begreppen.

Tidigare i uppsatsen har jag använt termen *landmärke* när jag definierat mitt val av huvudattraktioner till Ostindieparken. Jag har då främst utgått ifrån Lynchs kategorisering i objekt som särskiljer sig genom sin *storlek*, *form*, *kontrast* och/eller sin *placering* i rummet (1964, s. 78-79). Syftet med dessa landmärken har varit tvåfalt; dels för att underlätta navigering för besökarna, men även för att locka dem längre in i parken. Speciellt är fallet så med huvudattraktionen för hela parken som placerades längst ned i det Kinatematiserade landet för att avhjälpa den besvärliga rumsuppdelningen mellan kvarteret Immeln och kvarteret Spindeln. Därav går det dra slutsatsen att attraktionen Drakporten per definition snarare utgör en wienie än ett landmärke.

En annan viktig egenskap som särskiljer wienien från ett landmärke är dess förmåga att bygga upp en *nyfikenhet* hos besökarna inför vad de skall få komma att uppleva i det nya område där wienien står placerad (Hench & van Pelt, 2008, s. 50-54). Hench skriver att en wienie fyller funktionen att etablera *stämningen* och lägga grunden för den *atmosfär* som skall



råda inom det tematiserade område där den står. En väldesignad wienie har förmågan att stimulera och lysa upp hela sin omgivning (ibid). Jämför det med Lynch som skriver att få personer överhuvudtaget har kännedom om vart distanserade landmärken står, och att det är ännu färre som känner till hur dessa landmärken ser ut på marknivå (1964, s. 81).

Det står klart för mig att jag med min uppdelning av ett större landmärke (huvudattraktion) per tematiserat land ämnar skapa objekt med en funktion som påminner mer om wienien än ett traditionellt landmärke. Så vad karakteriserar då en god design av en wienie? John Hench skriver att det först och främst gäller att upprätta en så kallad *long shot*; en helbild på avstånd som etablerar scenen och fångar besökarnas nyfikenhet (2008, s. 50-54). Metoder som kan användas för att dra till sig intresse är *rörliga element*, *accentuerande färger* eller *belysning* nattetid (ibid). Disneys designers använder sig sedan av *form* och *färg* för att etablera en stämning för wienien och det område där den står placerad. Hench skriver att runda former beskriver rörelse medan spetsiga former signalerar fara, likaså kan en ljus färgsättning signalera optimism medan en mörkare färgskala bidrar till en mörk och dyster stämning (Hench & van Pelt, 2008, s. 50-54). Oavsett om en wienie byggs i syfte att skapa en välkomnande, skojig eller äventyrlig atmosfär så är den gemensamma nämnaren alltid att skapa en nyfikenhet hos besökarna (ibid).

Vidare skriver Hench att Disney ofta brukar *arketypiska former* med flerhundraåriga traditioner i uppbyggnaden av parkens wienies. *Matterhorn* på Disneyland (Anaheim) är ett sådant exempel, vilket är en återskapning av den riktiga bergstoppen i Schweiz. De skarpa klipporna och den snötäckt toppen utlovar spänning och dramatik på avstånd, och när besökarna närmar sig attraktionen ser de även den snabba berg- och dalbanan som rullar nedför bergssluttningen och infriar löften om äventyr

och adrenalin (ibid). Andra exempel på wienies utgör byggnader såsom *Törnrosas slott*, eller rena attraktioner som *Kung Arthurs karusell*.



*Figur 67:* en väldesignad wienie skapar nyfikenhet hos besökarna på avstånd, och infriar sedan dessa löften om spänning och äventyr när besökarna bemödat sig att vandra fram till wienien. På övre raden till vänster skymtas bergstoppen Matterhorn i fjärran, till höger syns *Matterhorn Bobsleds* som slingrar sig ned längs bergstoppens sidor. Nere till vänster syns Törnrosas slott, som även är huvudentrén in till *Fantasyland*. Nere till höger syns *King Arthur's Carusell* upplyst och accentuerad på kvällen. Foto: Max Pixel (2017-06-19); Tom Simpson (2014-04-25); Carter Hawk (2009-07-22); Nathan Rupert (2012-03-16)

Ostindiefararen i Göteborgs hamn, det hinduistiska templet i Indien och klippformationen i den Ostindiska övärlden stämmer alla väl överens med Henchs definition av arketypiska wienies med flerhundraåriga traditioner, medan huvudattraktionen det Kinatematiserade landet utgörs av en ren



attraktion liknandes Kung Arthurs karusell. Dessa huvudattraktioner utgör vardera en wienie/landmärke per tematiserat land. Hench beskriver emellertid även mindre, arkitektoniska element i parkerna som till exempel ett skyltfönster eller en intrikat belysning som på egen hand kan agera wienie om kvällen (2008, s. 50-54). Medan de stora wieniesarna används för att locka besökare från ett tematiserat område till ett annat så används dessa mindre arkitektoniska element för att stimulera besökarnas rörelse på en mindre skala. Enligt Lynch är det också viktigt att det i landskapet finns en kontinuerlig följd av landmärken, utan större uppehåll, för att underlätta navigeringen (1964, s. 83). Därför ser jag det som viktigt att bruka ett liknande tillvägagångssätt i Ostindieparken; med jämnt utspridda, mindre, wienies som stimulerar besökarnas rörelse på deras väg runt vald layout. Dock ligger merparten av arbetet med dessa mindre wienies på en detaljerad designnivå, under den schematiska designen, och kommer därför ej redovisas i den här uppsatsen.

### 6.2.6 Applicering av layouter

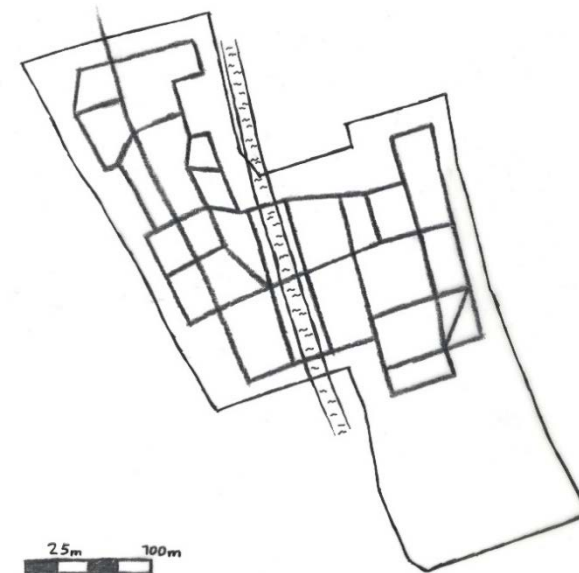
Mitrašinović skriver att de tre principerna för uppbyggnad av layout kan användas var för sig eller som en kombination av varandra. För att få en bättre känsla för rutmönstret, loopen och trollstaven har jag valt att göra schematiska skisser över de tre grundprinciperna som jag applicerar på den komplicerade kroppen för den södra expansionen. Skisserna utgör därefter ett kartmaterial som jag kan använda för att analysera för och nackdelar med respektive layout, för att sedan bestämma vilken eller vilka layouter som jag skall använda. I den första skissen har jag applicerat rutmönstret som princip för Ostindieparken.

Användningen av rutmönstret lämpar sig precis som Mitrašinović skriver väl för att imitera det urbana rutnätet med vägar och kvarter. Då jag kommer uppföra flera stadsliknande miljöer på Ostindieparken, såsom

Göteborgs hamn och Kantons hamn, ser jag appliceringen av rutmönstret på dessa miljöer som användbart. Speciellt eftersom Mitrašinović anger det som positivt att väva in parkens layout som en narrativ del av den tematiska identiteten (2006, s. 136).

Det som jag gillar mindre väl med rutmönsterprincipen är de raka gångvägarna som skapar långa

korridorer, vilket bidrar till en högre gånghastighet (Gehl, 2010, s. 133-137) i en park som redan är begränsad till ytan. Likaså utgör rutmönstret genom sin fria layout att besökarna kan välja sin egen väg mellan kvarteren. Eftersom det inte går att styra vägen genom parken ser jag det som en överhängande risk att besökarna vandrar direkt från landmärke till landmärke, och därmed avverkar samtliga tematiserade områden inom en kort tid. Givetvis finns det många mindre attraktioner kvar att utforska vid sidan av de stora huvudattraktionerna, men det finns ändå en uppenbar risk med att besökarna känner sig besvikna då de tagit sig genom parken så snabbt. Därmed förstärks intrycket av att



Figur 68: rutmönstret som applicerad princip för Ostindieparken. Inspiration har hämtats från andra temaparker som brukar rutmönstret. Hänsyn har ej tagits till placeringen av attraktioner och layouten skall endast ses som ett förslag. Illustration: Andree Olsson (2017-06-25)

Ostindieparken är en liten park. Susan Davis skriver att ett av huvudmålen för en temapark är att ge ett sken av en stor variation (1996, s. 403), och därmed misslyckas rutmönsterprincipen (applicerad på Ostindieparken) med att uppfylla detta mål.

Slutligen håller jag med Mitrašinović i sin kritik då han skriver att rutmönstret vid ovaksam användning kan upplevas som svårnavigerad och rörig (2006, s. 136-137). De uppdelade kropparna för kvarteret Immeln och kvarteret Spindeln utgör som jag konstaterat förut en problematik. Denna problematiska uppdelning anser jag bli än tydligare i skissen i figur 68 ovan. På grund av de uppdelade kropparna definierade jag redan i avsnitt 5.3.4 *Fysiska rumsbildningar i Ostindieparken* vikten av att använda en intuitiv layout för den södra expansionen så att inte situationen förvärras ytterligare. Därför anser jag ej heller rutmönstret vara ett fullgott alternativ som layout för Ostindieparken.

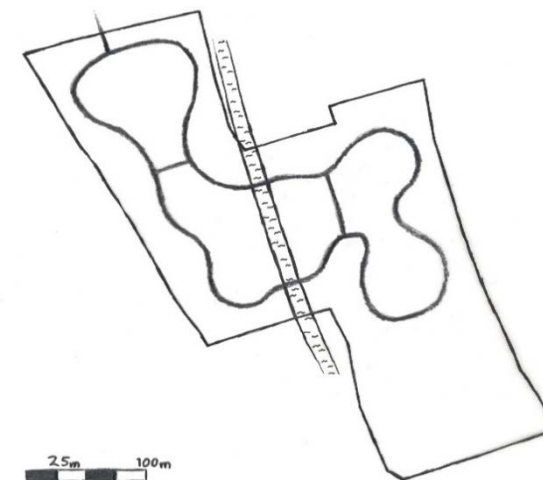
Som jag ser det ligger den största fördelen med användningen av loopen i dess enkelhet. Loopens simpla geometri balanserar upp de komplexa förutsättningarna i rumsuppbyggnad och avdelning mellan kvarteret Immeln och kvarteret Spindeln. Den endimensionella karaktären medför också att samtliga besökare ofrånkomligt måste ta sig runt hela loopen, och därmed passera samtliga områden i parken. Så är fallet även med den sydöstra avkroken på kvarteret Spindeln, som jag tidigare definierat i avsnitt 5.3.4 som eventuellt problematisk.

En annan styrka med loopen är dess förmåga att bygga upp en narrativ progression på besökarnas väg genom parken. I skissen nedan blir det tydligt hur det med enkelhet går att placera ut objekt och attraktioner längs med layouten för att bygga upp spänning och föra storyn vidare, precis som de gamla arkitekterna gjorde vid uppförandet av de engelska

landskapsparkerna. En användning av loopen i Ostindieparken bygger även in parkens layout som en narrativ del av den tematiska identiteten. Precis som rutmönstret imiterar det urbana vägnätet så utgör loopen en trovärdig representation för de gamla farleder som Ostindiekompaniets båtar seglade på. Genom att styra besökarna så att de vandrar på samma

handelsrutt som de gamla fartygen förhöjs upplevelsen av att befinna sig i den tematiserade världen, och möjligheterna för *lärande* i samband med besöket ökar.

I avsnitt 6.2.2 anger Mitrašinović loopen som den layout som upptar den största arealen, vilket såklart inte är önskvärt på en redan liten park som den södra expansionen. Jag ser dock inte denna problematik i mina skisser. Självklart är mängden gånger räknat till löpmeter mindre i loop-layouten än i till exempel rutmönstret. Dock definierade jag under figur 68 ovan att rutmönstret med sin öppna struktur utgör en risk för att besökarna allt för snabbt vandrar genom de tematiserade områdena. Med hjälp av loopens styrda layout går det emellertid att dirigera



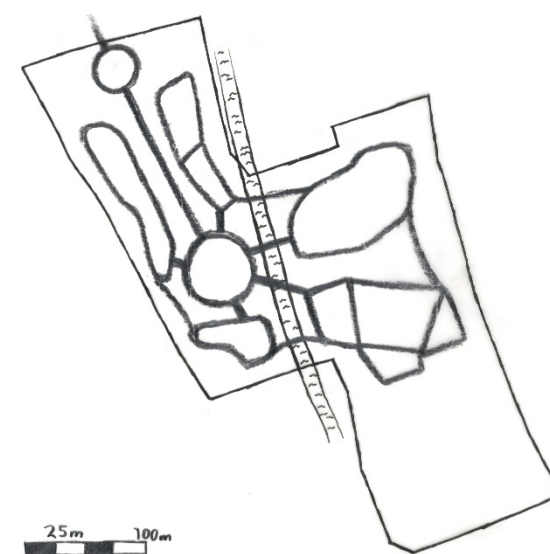
Figur 69: loopen som applicerad princip för Ostindieparken. Jag har lagt in ett par genvägar för att undvika att skapa en så kallad Duell Loop. Layouten skall endast ses som ett möjligt förslag av många. Illustration: Andree Olsson (2017-06-25)

besökarna på en slinga som skapar en *känsla* av en större park; och enligt Davis är det just känslan av stor variation som är eftersträvarsvärd (1996, s. 403). Mitrašinović grundar också sitt påstående i att de flesta parker som använder loopen har en stor damm som medelpunkt av layouten (2006, s. 139), och så ämnar jag inte bygga upp parken på den södra expansionen. Därmed blir Ostindieparken också mer yteffektiv än till exempel EPCOT Center på Walt Disney World.

Det som jag anser mindre bra med loopen är layoutens avsaknad av flexibilitet; när besökarna väl givit sig ut i parken måste de fullfölja hela varvet runt för att komma tillbaka till entrén. Detta är också något som jag personligen funnit frustrerande då jag besökt större parker som brukar denna layout, som till exempel PortAventura Park. Det som talar för loopen i detta avseende är att Ostindieparken är liten till ytan och att jag sedan tidigare definierat att jag vill skapa en struktur som får parken att upplevas som större än vad den i själva verket är. Med ett sådant förhållningssätt kan loopens begränsningar rent av uppfattas som eftersträvarsvärda. Attraktioner som vid bruket av en annan layout hade legat mycket nära varandra, såsom Expedition Hoppet och Svarta flaggans förbannelse, hamnar i och med loopen på ett kronologiskt långt avstånd från varandra. Något som endast är positivt då mitt mål sedan tidigare var att sprida ut huvudattraktionerna jämnt över parken.

I litteraturen beskrivs trollstaven som en intuitiv och lättnavigerad layout med få negativa aspekter. Jag har emellertid i min skissprocess funnit det svårt att applicera trollstaven som princip på Ostindieparken. Disneyland är uppbyggd som en ideal park, med en cirkulär form och med navet placerat centralt. På den komplicerade formen för den södra expansionen finner jag det dock svårt att hitta en naturlig centrumpunkt där jag kan placera navet. Den smala kroppen för kvarteret Immeln medför även ett

problem vid appliceringen av trollstaven. Eftersom entrétorg, huvudgata och det centrala navet alla är utrymmeskrävande blir det inte mycket yta över för attraktioner och tematisering, och den norra hälften av kvarteret Immeln upplevs som trång. Lägg därtill att entrétorg och huvudgata i trollstavsprincipen endast används av anländande och avresande gäster, och därmed utgör layouten ej heller en yteffektiv lösning för Ostindieparken.



Figur 70: trollstaven som applicerad princip på Ostindieparken. Inspiration har hämtats från Disneyland och andra Disney-parker som utnyttjar trollstaven. Layouten skall endast ses som ett möjligt förslag av många. Illustration: Andrée Olsson (2017-06-26)

Utöver de uppenbara tillkortakommandena bjuder trollstaven på ett par fördelar som de andra layouterna inte kan erbjuda. Om det går att lösa så att navet uppfattas som den naturliga centrumpunkten av parken så utgör det en god samlingsplats utifrån vart besökarna (och speciellt barnfamiljer) kan organisera sitt besök. Layouten utgör även ett mer dynamiskt alternativ än loopen. Trollstaven erbjuder besökarna större valfrihet i sin förflyttning runt parken, utan att för den sakens skull upplevas rörigt som rutmönstret. Dock utgör trollstaven ingen optimal

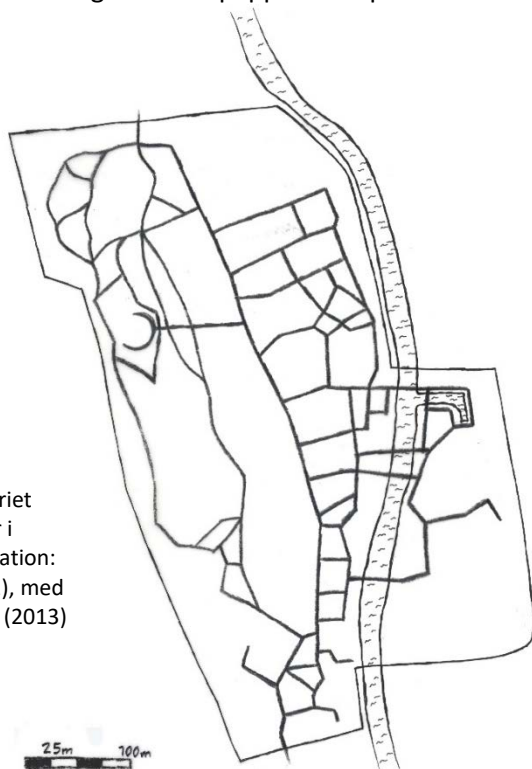
lösning för att hantera den sydöstra avkroken på kvarteret Spindeln, speciellt eftersom navet hamnar väster om Mölndalsån i mina skisser.

### 6.2.7 Hur ser befintliga strukturer ut på Liseberg?

Innan jag bestämmer mig för vilken layout som jag skall bruka i Ostindieparken ser jag det som värdefullt att analysera den befintliga layouten på nöjesparken Liseberg. Detta för att skapa en grund att stå på inför mitt val, som möjliggör för mig att ta ställning huruvida jag vill fortsätta bygga på den befintliga layouten eller skapa en helt skild struktur för Ostindieparken. I figur 71 nedan har jag tagit ett ortofoto över Liseberg från Lantmäteriet och lagt ett skisspapper ovanpå i ett försök att analysera gångsystemet.

Figur 71:

en illustrativ skiss över det befintliga gångsystemet på nöjesparken Liseberg. Anmärkning: gångarna i *Lisebergs Lustgård* uppe i nordvästra hörnet är en uppskattning från min sida då ortofotot från Lantmäteriet inte visade på några gångar i denna del av parken. Illustration: André Olsson (2017-06-22), med underlag från Lantmäteriet (2013)



Som går att urskilja i figur 71 brukar den befintliga nöjesparken Liseberg till övervägande del rutmönstret som princip för layout. Dock med den skillnaden att gångstrukturen uppför bergsryggen påminner mer om något som kan liknas vid en loop-layout. Detta har säkerligen delvis sin förklaring i den komplicerade terrängen på bergsryggen och dels i att merparten av attraktionerna där har adderats succesivt efter hand som parken vuxit (Alfredsson et al., 1998). Mitrašinović skriver att rutmönstret var det vanligaste sättet att organisera de första nöjesparkerna, och det är därmed också naturligt att Liseberg som uppfördes redan 1923 till största delen brukar rutmönstret som layout.

En användning av rutmönstret på Ostindieparken hade skapat en igenkänningsfaktor och en kontinuitet gentemot den befintliga nöjesparken Liseberg. Som vi kunnat läsa i både avsnitt 6.2.1 samt 6.2.6 kan rutmönstret upplevas som svårnavigerat och rörigt. Analysen har därför också visat på att rutmönstret skulle lämpa sig mindre bra som layout för kvarteret Immeln och kvarteret Spindeln. Likaså skrev Mitrašinović att rutmönsterprincipen på grund av sina tillkortakommanden har minskat i popularitet vid nyanläggning av temaparker.

Jag ser dock inga problem i att Ostindieparken brukar en helt ny layout, skild från den befintliga nöjesparken. Tvärt om kan differentieringen i struktur vara önskvärd. En layout som skiljer sig helt från den på Liseberg understryker endast att Ostindieparken är en självständig park; en *second gate*. Strategin är beprövad, och bland annat Walt Disney World (Orlando) har tre olika parker på samma resort vilka framgångsrikt brukar olika principer för uppbyggnaden av layout; nämligen *Disney's Hollywood Studios* (rutmönstret), *EPCOT Center* (loopen) samt *Magic Kingdom* (trollstaven) (Walt Disney World, 2015).



### 6.2.8 Val av layout för Ostindieparken

Efter mina genomförda litteraturstudier var jag övertygad om att valet av layout för Ostindieparken skulle falla på trollstaven. En tro som endast förstärktes av mitt studiebesök till Disneyland i Anaheim, Kalifornien. Mitrašinovićs uttalande om att trollstaven är så pass intuitiv att varje besökare genast uppfattar parkens strukturer stämmer. Den enda gången man som besökare känner ett behov av att titta på kartan på Disneyland är för att ta reda på i vilken del av parken som de olika attraktionerna är belägna. Valmöjligheten av att kunna stå på det centrala navet och välja vilket tematiserat land som skall besökas härnäst är mycket tillfredsställande och bidrar till att förstärka äventyrlustan ytterligare.

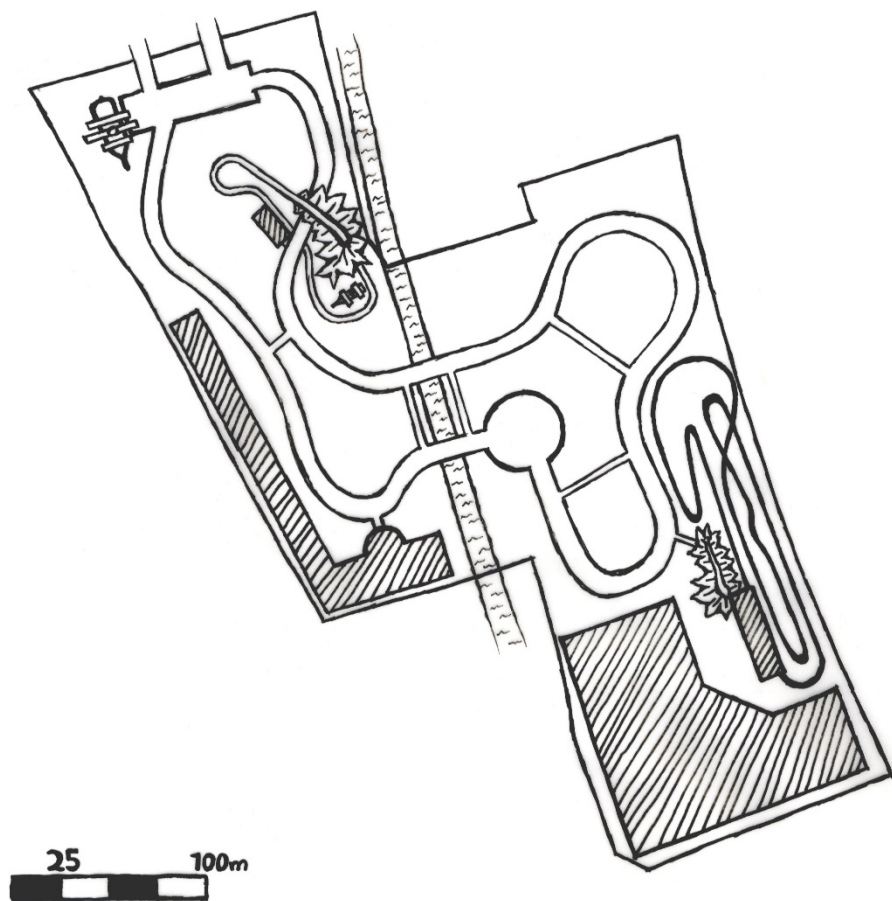
Det har dock genom mina skisser visat sig att trollstaven lämpar sig mindre väl för Ostindieparken. Jag har funnit i mina skisser att trollstaven som princip är beroende av en geometriskt homogen struktur för att fungera på ett tillfredsställande sätt. I skissprocessen har det istället visat sig att loopen trots sina begränsningar utgör det bästa alternativet för Ostindieparken. Det är till och med så att loopens begränsningar som layout rent av kan vara till fördel på den komplicerade kroppen för den södra expansionen. Den styrda layouten och avsaknaden av valfrihet möjliggör för arkitekten att dirigera de besökande gästerna runt parken på en (upplevt) längre slinga än om de fått vandra fritt. Likaså balanserar den endimensionella layoutens enkelhet upp den komplexa formen för kvarteret Immeln och kvarteret Spindeln, samt eventuella återvändsgränder undviks.

Det är även så att jag undermedvetet redan valde layout i avsnitt 5.2.1 då jag delade in de tematiska områdena i: "en *loop* på vilken besökarna kan vandra längs de gamla farlederna som ostindiefararna seglade på". Både Hench och Mitrašinovićs anger det som eftersträvarsvärt att

transporteras igenom det tematiserade landskapet, och att använda layouten som en del av narrativet. Därav blir också loopen det naturliga valet att använda som princip för layout på Ostindieparken.

Jag har dock inte för avsikt att använda loopen exklusivt som layout. Mitrašinović skriver att det är vanligt att designers vid uppförandet av temaparker använder kombinationer av, eller lånar element ifrån, de olika layoutprinciperna (2006, s. 128). Jag kommer använda loopen som den överordnade struktur utefter vilken Ostindieparken organiseras, men jag har också sedan tidigare i avsnitt 5.3.4 *Fysiska rumsbildningar i Ostindieparken* definierat element som jag lånar ifrån de andra layouterna. I syfte att agera samlingsplats samt utgöra en god överblick av parken har jag definierat två större torgbildningar; en i början av och en i slutet av Ostindieparken. Dessa båda torgbildningar påminner om det centrala navet på Disneyland (och trollstaven) både till utformning och funktion. Jag har likaså för avsikt att skapa strukturer som påminner om rutmönstret i Göteborgs hamn och Kanton/Kina för att i enlighet med Mitrašinović imitera det urbana rutnätet (2006, s. 136).

Jag anser det också viktigt med avbrott och genvägar längs med loopen för att undvika att skapa en *Duell Loop*. Det skall tydligt framgå vilken väg som är huvudgatan, och den tänkta vägen att gå. Men jag ämnar att vid sidan av denna huvudgata skapa små avstickare längs med loppen för att underlätta för trötta besökare, eller skapa genvägar för besökare som snabbt behöver ta sig från ett område till ett annat. Loop-layouten på Ostindieparken kommer därför bära inslag av såväl rutmönstret som trollstaven, och därmed skapas en alldeles egen layout som är specifikt anpassad efter de förhållanden som råder på den södra expansionen.



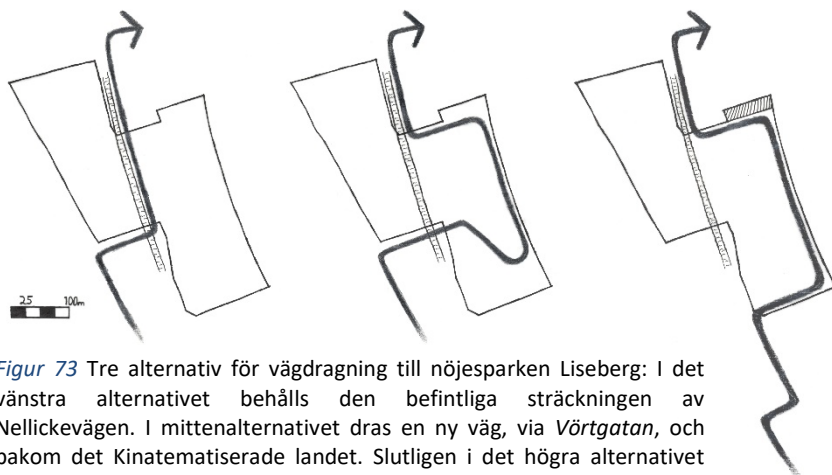
*Figur 72:* skissen ovan visar på ett första utkast av layouten på Ostindieparken. Figuren visar på samtliga fyra huvudattraktioner, hotell, parkeringshus samt vald layoutstruktur. Jag har i skissen gjort små justeringar för att optimerat positionen på objekt i parken, samt anpassat gångstrukturen efter det. Illustration: André Olsson (2017-07-07)

## 6.3 Logistik och infrastruktur

Som vi tittade på snabbt i layout-kapitlet ovan utgör åtkomsten av servicefordon och leveranser en viktig del i utformningen av Ostindieparkens layout. Självklart är det även viktigt att infrastrukturen för anländande och avresande parkgäster fungerar på ett smidigt och tillfredsställande sätt. Det är med anledning av dessa faktorer som jag har skapat ett eget kapitel där jag med hjälp av skisser avser utreda de logistiska och infrastrukturella problem som parken står inför.

### 6.3.1 Ny vägdragning

Som framgick av analysen i avsnitt 2.4.3 sker leveranser till den befintliga nöjesparken Liseberg och Rundqvists boktryckeri idag via *Nellickevägen*. Eftersom *Nellickevägen* går dragen rakt igenom den planerade expansionen utgör den ett problem. Antingen måste vägen integreras i layouten för Ostindieparken eller måste en ny vägdragning skapas, som ersätter den befintliga *Nellickevägen*. Jag har utrett problematiken i tre skisser som presenteras i figur 73 nedan.



**Figur 73** Tre alternativ för vägdragning till nöjesparken Liseberg: I det vänstra alternativet behålls den befintliga sträckningen av *Nellickevägen*. I mittenalternativet dras en ny väg, via *Vörtgatan*, och bakom det Kinatematiserade landet. Slutligen i det högra alternativet har jag valt att dra vägen söderifrån, via *Skårs Led*, och bakom både parkeringshus och Kinaland. Illustration: Andrée Olsson (2017-07-08)

Det första (vänstra) alternativet i figur 73 ser jag inte som ett tillfredsställande alternativ. John Hench är noggrann i sin beskrivning när han redogör för hur Disneyland medvetet byggdes upp med en stor vall runt hela parken som planterades med vegetation. Syftet var att minimera de visuella intrycken av världen utanför, så att parkbesökarna inte distraherades i sin upplevelse av att befinna sig i en fantasivärld (Hench & van Pelt, 2008, s. 65). Därmed ser jag det som direkt oangeläget att dra en väg för offentlig trafik rakt igenom temaparken, som förstör alla ansträngningar av att bygga upp en fond runt Ostindieparken. Likaledes blir det svårt att konstruera vägar över Mölndalsån och *Nellickevägen* som knyter samman de båda kvarteren av Ostindieparken på ett naturligt sätt.

I alternativ två (mitten) på figur 73 har jag istället valt att dra vägen bakom det Kinatematiserade landet i ett försök att gömma undan vägen för parkbesökarna. Med det andra alternativet undviker jag även tekniskt komplicerade brolösningar över Mölndalsån och en eventuell väg. Problemet med alternativ två är dock att vägen tar upp en stor yta av kvarteret Spindeln, och ytterligare yta kommer att försvinna efter att jag har konstruerat fonder som kan dölja vägen. Därför har jag även skissat på ett tredje alternativ. Till höger i figur 73 har jag dragit den nya vägen söderifrån, via *Skårs Led*, och bakom både parkeringshus och Kinaland. Med det tredje alternativet utnyttjar jag det redan föreslagna parkeringshuset på kvarteret Spindeln som fond, och jag effektiviserar därmed arealen användbar parkmark. Jag anser även det tredje alternativet som det mest fördelaktiga ur transportsynpunkt; då det ej behöver uppföras några broar samt att vägdragningen blir mindre komplicerad än i alternativ två.

Den nya vägdragningen för leveranser till Liseberg medför att den lilla avstickaren i det nordöstra hörnet av kvarteret Spindeln skärs av, och

därmed blir otillgänglig för Ostindieparken (se den skrafferade ytan i figur 73). Jag anser detta som en nödvändig uppoffring, och föreslår att ytan återgår till Lisebergs serviceavdelning (som brukar ytan idag) alternativt att ytan skänks som goodwill till Rundqvists boktryckeri.

### 6.3.2 Infrastruktur inom parken

Med leveranserna lösta till den befintliga nöjesparken Liseberg återstår att hantera logistiken på Ostindieparken. Leveranser och servicefordon kräver en väl fungerande infrastruktur. I avsnitt 6.2.4 beskrev jag två olika angreppssätt för att hantera logistiken inom parken; på Disneyland sker all transport bakom kulisserna och i speciellt utformade kulvertsystem, medan Huis Ten Bosch hanterar alla leveranser och service fullt synligt, på samma vägsystem som för de besökande gästerna. Båda metoderna har sina för och nackdelar. Valet för hur logistiken skall hanteras på Ostindieparken blir emellertid lätt; med parkeringshus, hotell och den nya vägen som föreslogs i avsnitt 6.3.1 finns det inte mycket effektiv parkareal kvar att arbeta med. Därav blir det extra viktigt att jobba med *yteffektiva* lösningar. Ett transportsystem som är helt separerat ifrån det befintliga gångsystemet skulle ta upp ytterligare areal som inte går att bruka för attraktioner, restauranger med mera. Genom att istället nyttja ett väl genomtänkt vägsystem, som fungerar tillfredsställande för såväl leveranser som servicefordon och gående parkgäster, så upptas ingen extra yta av den tillgängliga parkarealen. Mitrašinović framhäver även fördelen med att sköta servicefunktioner frontstage. Om samtliga parkanställda ses som en del av rekvisitan, och kläs upp i tidstypiska kläder, bidrar de endast till att öka känslan av att besökarna befinner sig i en autentisk 1700-tals miljö (2006, s. 143-144).

På det första utkastet av layout för Ostindieparken varierar gångbredden för huvudgatorna mellan 10 till 12 meter (se figur 72). Enligt

EU-normerna tillåts ett lastbilssläp med maximal fordonslängd köra på offentliga vägar om det kan svänga i en cirkel med radien 12,5 meter (Frid, 2012, s. 53-54). Vid besiktning av kopplade dragbilar i Sverige krävs emellertid att fordonskombinationen klarar av att utföra det så kallade *gathörnsprovet*, vilket innebär att lastbilar (även med dubbla släp) måste kunna svänga runt ett gathörn med bredden 8,5 meter (ibid). Därmed tillåts även större typgodkända fordon att köra på huvudgatorna enligt det första utkastet av Ostindieparken. Figur 72 utgör dock endast en skiss, och jag har för avsikt att göra förändringar av layouten framöver. I avsnitt 5.3.2 *Rumsbildningar som jag vill skapa* definierade jag att Ostindieparken bör uppföras med en gemytlig rumslighet som varierar i skala. Därmed blir det önskvärt att på sikt minska bredden för vissa av gångarna i parken. Värt att bära med sig i den fortsatta designprocessen är därför att minimimåttet för att kunna hantera stora leveranser frontstage på Ostindieparken är en vägbredd av 8,5 meter.

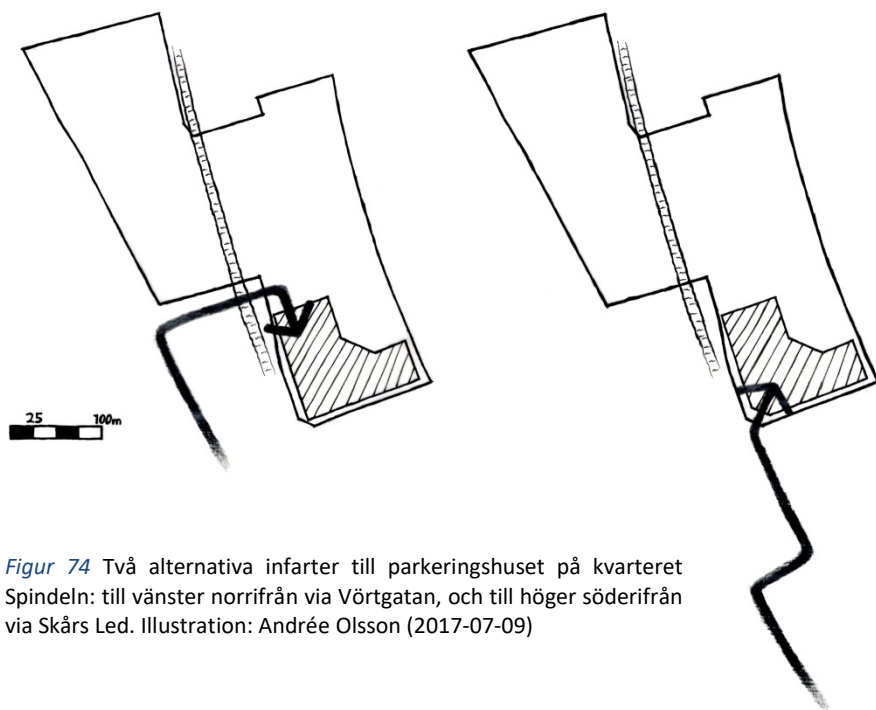
### 6.3.3 Infart parkeringshus

För infrastruktur som berör anländande parkgäster är parkeringshuset förmodligen den destination som besökare (med bil) når först. Parkeringshuset har jag sedan tidigare placerat i avkroken av det sydöstra hörnet på kvarteret Spindeln. Infrastruktur som behöver hanteras är infarten till berörda parkeringshus. Majoriteten av de anländande gästerna kommer till att köra via Södra vägen, för att sedan svänga in via antingen *Vörtgatan* i norr eller *Skårs Led* i söder. I figur 74 nedan har jag skissat på två alternativa infarter till parkeringshuset; en ifrån norr och en ifrån söder.

Jag ser inget alternativ som mer lämpligt än det andra vad gäller bekvämlighet för anländande gäster. Båda alternativen fungerar väl ur trafikflödessynpunkt, och endera alternativ är närmare för bilister som



anländer norrifrån respektive söderifrån (jämväl skiljer det endast dryga 100 meter mellan alternativen). Valet av infart till parkeringshuset faller istället återigen helt och hållet på det alternativ som upptar minst areal av Ostindieparken, och som till följd av detta medger större yta för attraktioner, restauranger etcetera. Av den orsaken förespråkar jag det högra alternativet i figur 74 eftersom en infart via det södra hörnet av parkeringshuset inte upptar någon extra parkareal.



Figur 74 Två alternativa infarter till parkeringshuset på kvarteret Spindeln: till vänster norrifrån via Vörtgatan, och till höger söderifrån via Skårs Led. Illustration: Andree Olsson (2017-07-09)

### 6.3.4 Entré hotell

Det parkintegrerade hotellet har jag placerat längsmed Södra vägen. Eftersom merparten av gästerna kommer anlända just ifrån Södra vägen,

och eftersom hotellet är beläget direkt utmed gatan, behövs det heller ingen extra väg som leder fram till entrén. Den exakta placeringen av ingången till hotellet låter jag vara till ett senare skede, under den *schematiska designen*. Motivet bakom detta beslut ligger dels i att hotellentrén ej kommer påverka utformningen av infrastruktur eller layout i parken, och därmed också eftersom jag anser det mera lämpligt att lämna placering av entrén åt husarkitekten som ritar hotellet.

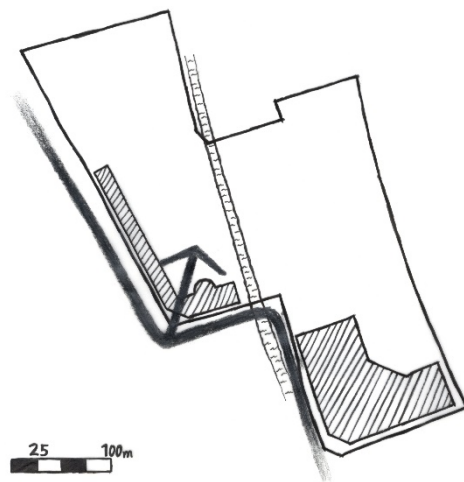
Fasaden till det parkintegrerade hotellet sträcker sig över både det Indientematiserade landet samt den Ostindiska övärlden. Därför måste fasaden också byta skepnad utmed sträckningen längs Södra vägen. På grund av fasadens tudelade natur anser jag det därför också lämpligt att hotellets inre är tematiserat efter respektive land som parkhotell är beläget i. Med det resonemanget vore det lämpligt med två separata hotellobbys, och två separata entréer. Som jag definierade i avsnitt 5.3.3 kan också restauranger och souvenirbutiker i markplan med fördel ha tillträde både inifrån parken och utifrån gatan. I och med det tillkommer flertalet entréer ut med Södra vägen, men gestaltningen av dessa ligger följaktligen under den schematiska designen.

### 6.3.5 Ny södra entré

I figur 72 framgår hur Ostindieparken knyts samman med den befintliga nöjesparken i norr. Som komplement till gäster som kommer ifrån Liseberg bör det även finnas en entré för dem som endast vill besöka Ostindieparken. I avsnitt 2.4.1 *Fysiska strukturer* uppmärksammade jag också hur såväl den befintliga parken som expansionen är avlånga till karaktären, och att de tillsammans kan upplevas som en avlång korridor i nord-sydlig riktning. Därmed blir det också essentiellt att förse gäster som kommer söderifrån med en närmare entré, så att de slipper vandra hela den långa vägen runt resorten. Speciellt eftersom den befintliga södra

entrén försvinner ifrån Liseberg i och med uppförandet av Ostindieparken.

Jag anser det lämpligast att placera en ny södra entré längs med Södra vägen på grund av att, som tidigare konstaterats, merparten av gästerna kommer anlända den vägen. Det är ehuru även viktigt att den södra entrén knyter an till parkeringshuset som skall uppföras på kvarteret Spindeln. För att säkerställa att det parkintegrerade parkeringshuset kommer till att utgöra det naturliga valet för anländande bilister krävs en bekvämlighet, och en närhet till parken (läs: entrén). Med de uppdragna förutsättningarna ser jag det som ett logiskt val att placera den nya södra entrén på hörnet till det Indientematiserade landet. En entré i det sydöstra hörnet av kvarteret Immeln utgör en direkt placering utmed Södra vägen, samtidigt som placeringen säkerställer en kort gångväg för bilister som väljer att ställa bilen i parkeringshuset på kvarteret Spindeln.



Figur 75: en skiss över föreslagen ny södra entré till Lisebergs resort. Illustration: Andrée Olsson (2017-07-10)

En placering i det sydvästra hörnet av kvarteret Immeln förutsätter dock att besökarna passerar genom byggnaden för hotell samt den snurrande berg- och dalbanan på vägen in i parken. Detta ser jag emellertid enbart som positivt. John Hench beskriver hur entrén till Disneyland skapades

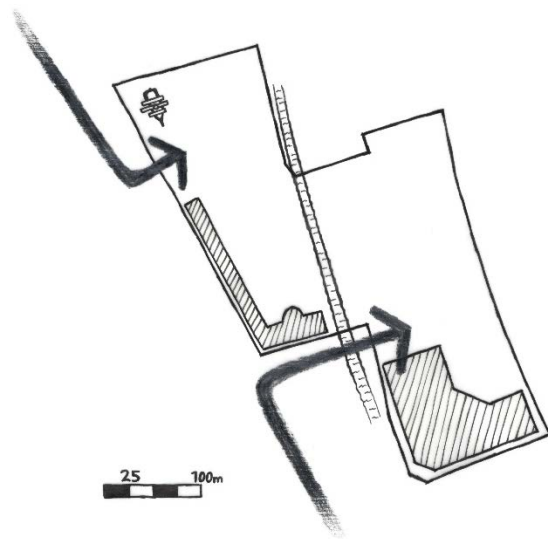
som en portal genom en stenmur. En mur som skulle utgöra en tydlig gräns, och som skulle symbolisera övergången från vardagslivet utanför och fantasins värld inne i parken (2008, s. 65). Med de befintliga premisserna på Ostindieparken behöver jag inte skapa någon extra mur som förtydligar övergången från världen utanför. Istället låter jag byggnaden för Maharadjans tempel utgöra en ornamental och spektakulär portal på vägen in mot parken. När besökarna passerat under byggnaden har de lämnat vardagslivet bakom sig, och befinner sig plötsligt i 1700-talets Indien. Den södra entrén kommer därför att utgöra en kort men tydlig övergång, i motsats till den gradvisa övergång mot entrén till den befintliga nöjesparken Liseberg i norr, som jag tidigare har definierat.

### 6.3.6 Leveranser Ostindieparken

Jag har ovan hanterat leveranser till den befintliga nöjesparken Liseberg samt service och logistik inom Ostindieparken. Som avslutning på kapitlet infrastruktur bör jag även hantera leveranserna till den södra expansionen. Med ett helt blankt papper att jobba med så vore det endast dumdristigt att ignorera möjligheten för infart av större fordon till Ostindieparken. För att underlätta framtida logistik föreslår jag därför två nya infarter; en till kvarteret Immeln och en till kvarteret Spindeln.

Utan att göra altereringar av redan föreslagna strukturer ser jag två möjliga infarter för leveranser till den södra expansionen. I norr på kvarteret Immeln finns det en öppning mellan ostindiefararen och det parkintegrerade hotellet. På utkastet för Ostindieparken i figur 72 har jag även föreslaget en kurvatur på huvudgatan som möjliggör för att släppa på tyngre trafik just där. Likaså existerar det en öppning mellan det parkintegrerade parkeringshuset och Maharadjans förlorade tempel på kvarteret Spindeln. På utkastet i figur 72 framgår det också att loopen är

dragen relativt nära denna öppning, och därmed möjliggör påsläppning av leveranser utifrån. Vörtgatan som är en tvärgata till Södra vägen löper rakt in mot denna öppning, och bidrar därmed till en ur trafikflödes-synpunkt smidig angöring för tyngre trafik.



*Figur 76:* i syfte att underlätta logistiken till Ostindieparken avser jag skapa två stycken entréer för tung trafik, en på kvarteret Immeln och en på kvarteret Spindeln. Illustration: Andrée Olsson (2017-07-10)

## 6.4 Vegetation

Vare sig Miodrag Mitrašinović eller Salvador Anton Clavé nämner vegetation bland de designstrategier som föregår upprättandet av en masterplan. Jag tror att orsakerna till detta kan vara många. Huvudskälet tordes dock vara att Mitrašinović och Clavé, som husarkitekt respektive geograf, saknar kompetens inom det gröna området. Självfallet är detta synd eftersom utelämnandet av ett grönt kapitel försummar vegetationens betydelse vid uppförandet av en temapark. Jag har emellertid redan i kapitel 1.1 *Bakgrund* definierat att jag som landskapsarkitekt skall bruka ett grönt förhållningssätt vid upprättandet av masterplanen till den södra expansionen. Likaså angav jag i konceptet till Ostindieparken att *trädgård* och *hortikultur* är viktiga förutsättningar i skapandet av en rekreativ miljö för förlustelse. Det är därför som jag nedan undersöker hur dagens designers av temaparker jobbar med vegetation, för att sedan anpassa och inkorporera dessa strategier på Ostindieparken.

### 6.4.1 Vegetationens betydelse

På grund av avsaknaden av gröna designstrategier inom litteraturen som Mitrašinović och Clavé presenterar har jag varit tvungen att leta efter teorier som rör vegetation på annat håll. Om jag ser till de redan citerade källorna i uppsatsen är det Hench och Wardley som tar upp vegetation. John Hench skriver inte mycket om ämnet, men han är noggrann med att poängtera *vikten* av de *gröna värdena* i parken. Hench beskriver hur grönska associeras med *fritid*, *avkoppling* och *god hälsa* (Hench & van Pelt, 2008, s. 133). Dessa fakta stämmer väl överens med teorier inom miljöpsykologin som konstaterar att vegetation bidrar till minskad stress och snabbare återhämtning (Olsson, 2014, s. 5-8). Därmed utgör växter grunden för en väl fungerande rekreativ miljö. Hench fortsätter och

skriver att vegetation bör behandlas med samma respekt som attraktioner och byggnader. Alla komponenter är lika viktiga för att skapa en sammanhållning och ett trovärdigt narrativ i parken (Hench & van Pelt, 2008, s. 70). Särskilt är fallet så i områden där vegetationen utgör en viktig del av den tematiska identiteten, som till exempel vid iscensatta naturområden (a.a., s. 133). Slutligen skriver Hench om användningen av vegetation som ett rent tekniskt hjälpmedel. Disneys designers förlitar sig ofta till den *skugga* som trädens grenverk skänker när de skall skapa behagliga viloplatser åt parkens besökare. Likaså anger Hench att växter utgör ett snyggt sätt för att blockera aviga vinklar eller täcka över fula element i arkitekturen (Hench & van Pelt, 2008, s. 70 & 133). Adderingen av vegetation förskönar endast platsen, skriver han.



*Figur 77:* till höger om ingången för Törnrosas slott på Disneyland finns en skogsdunge planterad. Denna trädsamling skärmar effektivt av Tomorrowland med dess monorail och andra futuristiska attraktioner, vilka annars skulle störa illusionen av ett sagoslott. Foto: Andrée Olsson (2015-09-08)

John Wardley beskriver ett liknande förfarande som Hench när han anger vegetation som ett användbart hjälpmedel för att *skärma av* och *täcka för*



objekt (2014, s. 132-133). Det blir här tydligt hur Wardley ser temaparken som en kuliss, där endast vissa delar av parken är synliga för besökarna. Genom att plantera vegetation går det därför att dölja konstruktioner som är nödvändiga för driften av parken, men som designern ej önskar synliga för besökarna. Till exempel beskriver Wardley hur han brukat växter för att gömma delar av en berg- och dalbana (i syfte att öka spänningen) samt hur han använt vegetation för att skärma av en byggnad som han ej önskat parkgästerna komma i kontakt med (ibid).

För att få en mer detaljerad bild av vegetationens användning inom temaparker vänder jag mig till Morgan Evans, överordnad anläggare av grönytorna på Disneyland och sedermera rådgörande landskapsarkitekt för samtliga efterföljande Disneyparker (The Disney Family, 1984). Evans expanderar på konceptet avskärmning som ett av de viktigaste användningsområdena för växtlighet. Vid anläggningen av Disneyland så planterade Evans träd och buskar på en upphöjd vall, *the berm*, längs med parkens alla gränser för att dölja de omkringliggande motorvägarna, höghusen och elledningarna. Lövverket dölde effektivt alla störande moment som skulle kunna hämma den verklighetsflykt som Walt Disney ämnade skapa (The Disney Family Album, 1984). Walker et al. befäster bilden som Evans målar upp och skriver att *the berm* var mycket skickligt utförd, då det på Disneyland trots dess begränsade areal ej går att skönja någonting av världen utanför (1982, s 3). Evans poängterar dock att växtligheten utgör mycket mer än bara insynsskydd. I *The Disney Family Album* berättar Evans hur han använde vegetationen som ett medel för att förstärka tematiseringen på Disneyland genom att skapa trovärdiga växsystem (1984). Som exempel nämner han attraktionen *Jungle Cruise* vilken skulle återskapa känslan av en expedition längs en flodfåra i djungeln. För *Jungle Cruise* utgjordes själva kärnan av tematiseringen utav

växter. Evans berättar att tät djungelvegetation planterades för att skapa en fond som stängde ute resten av parken och som samtidigt förmedlade en trovärdig illusion av att parkgästerna åkte fram i båtar genom en riktig djungel (ibid). Just användningen av växtmaterial som tematisering framhävs av Walker et al. som ett utmärkande drag för Disneyland. De skriver att tropisk regnskog avlöser tallskog, som avlöser extensiva topiariefigurer. Växtligheten utgör en integrerad del av tematiseringen och resterande park (Walker et al., 1982, s. 3).



*Figur 78:* vegetationen utgör en integrerad del av tematiseringen på Disneyland. På bilden syns *Jungle Cruise* som planterats med tät djungelvegetation. Foto: Ken Lund (2015-05-04)

#### 6.4.2 Användning av växter i Skandinaviska temaparker

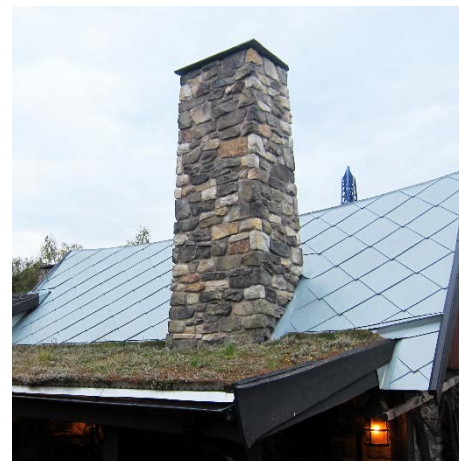
Som tidigare nämnts i uppsatsen utgör Disneyland en av världens mest framgångsrika och välbesökta temaparker. Men det är även så att Disneyland med sin placering i Anaheim, Kalifornien, har ett mer gynnsamt klimat än den föreslagna Ostindieparken. Det fuktiga, blåsiga och stundtals kalla klimatet i Göteborg erbjuder inte samma möjligheter

för exotiska växtsystem som på Disneyland. För att erhålla en mer lokalt förankrad bild har jag valt att titta närmare på hur ett par av våra Skandinaviska temaparker jobbar med vegetation.

Tom Knudsen är chefsträdgårdsmästare på Tivoli i Köpenhamn. I en intervju med *Tidskriften Landskap* beskriver Knudsen betydelsen av grönska på Tivoli. Han anser att Tivoli inte är något nöjesfält ur traditionell mening. Istället refererar han till Tivoli som en park, i vilken åkattraktioner, scener, restauranger med mera är utspritt (Wallin, 2015, s. 27). På grund av Tivolis centrala läge mitt i staden, så anser sig Knudsen ha ett ansvar för köpenhamnarna att erbjuda grönområden av hög kvalitet. Parken erbjuder många rekreativa miljöer där besökarna kan slå sig ned och njuta av omgivningarna utan att behöva betala för åkattraktionerna (ibid).

Per Lerjebo som är ansvarig för trädgården på Liseberg beskriver i samma artikel på *Tidskriften Landskap* den svenska parkens förhållning till vegetation. Lerjebo berättar att Liseberg är mer av en riktig nöjespark fast med en stor satsning på hortikultur vid sidan av attraktionerna (Wallin, 2015, s. 27). Huvudorsaken till att folk besöker Liseberg är för att åka alla attraktionerna, men det är trädgården som skapar en behaglig upplevelse under vistelsen. Hårda attraktioner, mekaniskt buller och distraherande ljus mjukas upp med hjälp av växter. "Personligen tror jag att trädgården skapar en viktig balans mellan hårda och mjuka upplevelser", säger Lerjebo. (Wallin, 2015, s. 27)

Vilka utmaningar står då de båda Skandinaviska parkerna inför som den Kaliforniska storparken inte gör? Såväl Tivoli som Liseberg utgör så kallade *stadsparker*, lokaliserade mitt i staden, och som därmed har begränsat med utrymme att växa på (Wallin, 2015, s. 27). Tom Knudsen på Tivoli



*Figur 79:* attraktionen *Mechanica* på Liseberg som jag själv har varit med och designat under min arkitektpraktik. Gröna tak i köfållan utgör en viktig del av tematiseringen. Foto: André Olsson (2015-10-07)

säger att eftersom det inte går att växa på bredden så arbetar parken istället på höjden med uppförandet av gröna väggar och tak (ibid). Även Liseberg jobbar med anläggningen av gröna tak för att skapa en lummigare känsla i parken. Lerjebo beskriver att såväl kiosker som köfållor och entrébyggnader har försetts med sedumtak (ibid). Gröna tak är fördelaktigt ur miljösynpunkt men ger även besökarna något intressant att titta på medan de köar, säger han.

Lerjebo beskriver i artikeln ett ytterligare problem som är kopplat till storleken på parken. Nya attraktioner som anläggs i nöjesparken påverkar ofta existerande grönytor. Liseberg strävar alltid efter att behålla så mycket av den befintliga vegetationen som möjligt, och i de fall träd måste fällas kompletterar alltid trädgårdsavdelningen med att plantera nya (Wallin, 2015, s. 27). För att säkerställa en även i fortsättningen grön och lummig park ser Lerjebo och hans kollegor alltid till att komplettera nya attraktioner med planteringar. Lerjebo anger att rabatterna blir till ett vackert blickfång, samtidigt som de hjälper till med att bidra till upplevelsen i de fall attraktionen är tematiserad (ibid).

#### 6.4.3 Att komponera med växter

Att arbeta med vegetation som designstrategi handlar om mer än att bara addera en så stor volym växter som möjligt. Likt övriga designstrategier

krävs en noggrann tanke om placering och val av växtmaterial för att skapa en *helhet* som samverkar. Morgan Evans förklarar att det är viktigt att välja växter som går att förena i sitt uttryck (The Disney Family, 1984). Evans mål vid skapandet av Disneyland var att alltid skapa en naturlig växtmiljö, som uppfattades som opåverkad av människan (ibid). Walker et al. skriver vidare att Walt Disney hade ett önskemål om att en stor andel av växterna på Disneyland skulle vara städsegröna för att tillgodose besökarna med vegetation även vintertid, då parken är öppen året runt (1982, s. 8). Evans argumenterade å sin sida för användningen av ett blandat växtmaterial. Anledningen var delvis för att det inte gick att få tag på stora kvaliteter av barrträd vid tiden, och delvis för att Evans med sin erfarenhet som trädgårdsmästare insåg att en variation i årstids-växlingarna var en förutsättning för att skapa en levande park (ibid). Slutresultatet blev en blandning, varför Disneyland idag uppvisar ungefär 50 % städsegröna och 50 % lövfällande lignoser (ibid).



**Figur 80:** handklippta topiariefigurer och sommarblomsplanteringar avlöser extensivt tematiserade vegetationsområden på Disneyland. Foto: Andréa Olsson (2015-09-08)

Just *variation* är ett ledord som följer allt arbete med växtkomposition på Disneyland. Utöver variationen mellan städsegröna och lövfällande lignoser presenterar parken som vi tidigare kunnat konstatera flertalet extensivt tematiserade miljöer samt olika sommarblomsplanteringar och

handklippta topiariefigurer (The Disney Family, 1984). Det är även så att det råder en stor variation i artmaterialet som planteras i de olika områdena av temaparken. Evans anger att det sammanlagt finns över 2000 olika arter planterade på Disneyland (ibid). Såväl Tivoli som Liseberg uppvisar också många sommarbloms- och perennplanteringar. Per Lerjebo anger även att Liseberg på senare tid har gjort ansträngningar för att plantera vegetation i ett försök att bygga upp tematiserade miljöer (Wallin, 2015, s. 26-27). Det är emellertid så att variationen på växtmaterialet skiljer sig vida mot den amerikanska föregångaren. Tom Knudsen på Tivoli berättar att parken historiskt sett har använt sig av ett snävt växtmaterial, där lignoserna begränsats till endast ett fåtal arter (ibid). På senare tid har dock försök gjorts för att diversifiera parken. Något som Knudsen anger som essentiellt för att kunna hantera framtida sjukdomsangrepp (ibid).

Under avsnitt 6.4.1 ovan beskrev Evans hur vegetationen utgjorde en viktig del i tematiseringen för attraktionen Jungle Cruise på Disneyland. Det gynnsamma klimatet i Kalifornien till trots berättar Evans i *The Disney Family Album* om svårigheterna med att skapa ett trovärdigt växtsystem som uppfattas som en djungel (1984). Eftersom den aktuella klimatzonen omöjliggjorde användandet av växter som återfinns i den verkliga regnskogen blev Evans tvungen att ta till andra medel. Evans använde sig istället av en metod som liknar det som Hench kallar för *arketypisk sanning* (2008, s.50-54). Genom att plantera vegetation som i sitt växtsätt speglar vad besökarna *förväntar sig* av en regnskog, lyckades Evans skapa en illusion av att båtarna i attraktionen gled fram genom en riktig djungel (The Disney Family, 1984). Evans använde sig i Jungle Cruise av ett växtmaterial med härkomst från hela världen, fast med den gemensamma nämnaren att växterna skulle vara kraftigväxande, ha stora blad eller på



andra sätt upplevas som frodiga (ibid). På grund av att en stor del av Disneyparkerna bygger på tematiserade områden från olika delar av världen, ofta med klimatzoner som ej stämmer överens med lokalen som parken är placerad på, är den ovan beskrivna metoden ett frekvent brukat förfaringssätt vid uppbyggnaden av växtsystem.

#### 6.4.4 Vegetation i Ostindieparken

Det är på förhand svårt att skapa sig en uppfattning om alla faktorer som påverkar ett projekt. Jag hade från början en ambition om att skapa en rik och frodig vegetation på den södra expansionen. I kapitel 4.3 *Val av tema* definierade jag också en användning av hortikultur genom kopplingar till den asiatiska trädgårdskonsten och uppförandet av exotiska växtsystem. Ett projekt av denna magnitud är emellertid dynamiskt, och som det har visat sig efter hand som Ostindieparken har vuxit fram är det tillgängliga utrymmet begränsat. Den södra expansionen är mindre till ytan än både Tivoli och Liseberg. Bägge parker som i avsnitt 6.4.2 deklarerade svårigheter med det begränsade utrymmet som fanns tillgängligt, och som därav måste jobba aktivt med åtgärder för att behålla den befintliga nivån av grönska i parken. På en parkyta med knappa storleken av Tivoli tvingas jag välja mellan uppslukande tematisering och ett rikt attraktions-innehåll *eller* en satsning på omfattande vegetationssystem. Fallet är speciellt så eftersom ytterligare areal av Ostindieparken kommer till att försvinna i och med uppförandet av det parkintegrerade boendet samt parkeringshus, vilka båda har varit tydliga önskemål ifrån Lisebergs styrelse.

I min skissprocess har jag följaktligen funnit det problematiskt att inkludera allt det innehåll som jag hade som önskemål från början. I ett tidigt stadium hade jag idén om att dedikera olika områden av Ostindieparken åt att visa upp naturliga biotoper från olika delar av

Ostindien samt bygga upp trädgårdar som visade på Asiatisk trädgårdsarkitektur. Som det går att skönja på det första utkastet för Ostindieparken i figur 72 kommer det dock inte att finnas någon plats över för att skapa extensiva områden helt dedikerade åt vegetationssystem. Det är också så att jag i avsnitt 5.4.2 angav antalet attraktioner på den södra expansionen till minst 16 stycken. Som en följd av detta skall ytterligare 12 attraktioner placeras in på Ostindieparken, utöver de fyra huvudattraktioner som presenteras i figur 72. Anledningen bakom detta beslut ligger i att styrelsen på Liseberg har definierat öppnandet av en *second gate* som en av punkterna i det ramverk som styr den framtida utvecklingen för Liseberg. Därav måste den södra expansionen klara av att stå upp som en egen park, och innehållet på Ostindieparken bör klara av de ställda krav som den genomgångna litteraturstudien visar för att säkerställa en lyckad expansion.

Det är av ovan nämnda anledningar som jag har varit tvungen att sänka mina ambitioner för vegetationen på Ostindieparken. Jag anser det dock fortfarande viktigt att värna om grönskan. Det bör planteras så mycket växter som möjligt där tillfälle ges; för att bidra till större rekreativa värden, avslappning och klimatologiskt positiva effekter. Dock kommer jag inte ges möjligheten att skapa de dedikerade tematiserade och naturlika förhållanden med bullerdämpande egenskaper som jag först hade ambitionen till. Omfattningen av arbetet med vegetation kan därmed sägas ha sänkts till de nivåer som den befintliga nöjesparken Liseberg uppvisar. Så kan resultatet ibland bli när man jobbar i ett stort projekt. Jag är emellertid övertygad om att jag har gjort rätt prioriteringar för Ostindieparken. Tematisering, narrativ, layout och åkattraktioner kommer erbjuda de besökande gästerna en stor behållning och ett mervärde gentemot den befintliga nöjesparken. Det är även så att Göteborgs profil



som trädgårdsstad redan erbjuder stora gröna värden, och att *Göteborgs botaniska trädgård* uppvisar liknande naturliga biotoper från Asien som jag hade ambitionen om att skapa på Ostindieparken. Därmed är det inga outhärliga värden som går förlorade i och med förändringarna i upplägget på den södra expansionen.

#### 6.4.5 Identitet vegetation

Med dedikerade, naturlika biotoper uteslutna ur Ostindieparken är det viktigt att jobba med identiteten för den kvarvarande vegetationen. Med de nya förutsättningarna har jag valt att fokusera på två designstrategier. Den första strategin utgörs av att använda vegetationen som *avskärmning, fond och utfyllnad av mellanrum*. Precis som Hench, Wardley och Evans beskriver lämpar sig växtlighet bra för att skärma av eller dölja delar av parken som designern ej önskar visa för besökarna. Jag tycker ej det är att nedvärdera vegetationens betydelse genom att förespråka avskärmning som en av designstrategierna. Det är trots allt som Hench skriver att adderingen av växter endast förskönar platsen. Därmed lämpar sig vegetation utmärkt som fond. Som Lerjebo anger kan vegetationen också användas proaktivt för att mjuka upp hårda byggnader och attraktioner i parken.

Jag avser att på den södra expansionen använda vegetation som en del av den fond som jag skapar i syfte att skärma av temaparkens fantasivärld mot staden utanför. Växter används även för att täcka för vägar, byggnader och andra strukturer inom parken som jag ej önskar att besökarna skall komma i kontakt med. De mellanrumsformer som blir över mellan attraktioner, restauranger, byggnader etcetera avser jag fylla med vegetation. Växtligheten binder samman strukturerna och skapar en helhet i parken och rumsuppbyggnaden. Växterna bidrar samtidigt till att

mjuka upp de hårda strukturerna, och bidrar med rekreativa värden och ett bättre mikroklimat.

Den andra designstrategin för vegetation på Ostindieparken fokuserar på den tematiska identiteten. I likhet med Hench och Evans avser jag att skapa växtsystem på Ostindieparken som *förstärker det valda temat*. Som Evans påpekar utgör dock många exotiska lokaler ett problem. Det existerar en hel del växter med kinesisk härkomst som brukas i Sverige. Däremot tvivlar jag på att det finns många, om några, lignoser ifrån den Ostindiska övärlden eller Indien som är härdiga i odlingszon II, Göteborg. Därmed tvingas jag ta till andra metoder, och i likhet med Evans bruka en arketypisk sanning för att skapa växtsystem vars identitet associeras med respektive tematiserat land av de besökande gästerna.

För att kunna skapa växtsystem som associeras med de olika områdena i Ostindieparken behöver jag först urskilja den *identitet* som definierar vegetationen för respektive tematiserat land. Hench skriver att identitet utgörs av de utmärkande egenskaper vilka möjliggör att känna igen ett objekt (Hench & van Pelt, 2008, s. 37). Dessa egenskaper utgörs huvudsakligen av *form* och *färg*. Hench förtydligar med ett exempel och skriver att äpplet i *Snövit och de sju dvärgarna* spelar en viktig roll för identiteten i filmen. Vid en återgivning av endast formen, i svartvitt, är det emellertid svårt att avgöra huruvida det är ett äpple, plommon eller någonting helt annat. Med den klarröda färgen är det dock omisskännligen ett äpple (a.a., s. 108). Det är formen och färgen tillsammans som utgör äpplets identitet, skriver Hench. Jag avser att på ett liknande sätt finna identiteten för respektive växtsystem på Ostindieparken.

#### 6.4.6 Vegetationssystem som jag ämnar skapa på Ostindieparken

På den södra expansionen finns det fyra olika, distinkta, vegetationssystem som jag ämnar skapa; ett för Göteborgs hamn, ett för den Ostindiska övärlden, ett för Indien och ett för Kina. Dessa fyra växtsystem skall ha olika identitet, som tydligt särskiljer områdena åt och som förstärker respektive tema. För att uppnå detta mål förespråkar jag användningen av några få *nyckelararter* som återkommer över respektive tematiserat område. Dessa nyckelararter utgörs av växter som finns representerade i verkliga biotoper på vederbörlig lokal, alternativt som påminner i uttrycket om växter som finns representerade på den verkliga lokalen. Nyckelarterna kompletteras sedan med *identitetsväxter* vilka i form och färg utgörs av vad besökarna förväntar sig finna i respektive tematiserat land. Slutligen avser jag komplettera nyckelarterna och identitetsarterna med en *grundstomme* av träd och buskar som snabbt adderar höjd och volym åt parken.

Jag väljer att börja med vegetationssystemet i *Göteborgs hamn* eftersom jag anser det enklast. På det tematiserade landet Göteborgs hamn råder samma odlingszon som för Göteborgs stad i övrigt. Därmed finns det en stor mängd arter att välja bland. Mest karakteristiskt för kustnära miljöer i skärgården anser jag förmodligen bergeken (*Quercus petraea*) vara. Komplettera denna med andra ädellövträd som till exempel skogslönn (*Acer platanoides*) och inhemska barrträd såsom rödgran (*Picea abies*), och en karakteristisk blandning erhålls som förknippas med västkusten. Jag anser bergeken utgöra nyckelart för Göteborgs hamn medan övriga inhemska arter kompletterar vegetationssystemet och därmed utgör identitetsväxter. I syfte att bygga volym i Göteborgs hamn förespråkar jag en grundstomme bestående av snabbväxande skandinaviska träd som björk (*Betula*) och al (*Alnus*). Dessa pionjärarter fyller den dubbla

funktionen av att snabbt växa på höjden och av att *amma* övriga lignoser så att dessa också tillväxer snabbare. På sikt bör delar av grundstommen gallras ut för att låta identitetsväxterna ta över.



**Figur 81:** föreslagna arter för vegetationssystemet i Göteborgs hamn. På den övre raden *Quercus petraea*, *Acer platanoides* samt *Picea abies*. På den nedre raden *Betula pendula* och *Alnus glutinosa*. Foto: Arnaud Clerget (2007-08-19); Włodzimierz Wysocki (2008-10-05); Ivar Leidus (2011-11-06); Percita (2006-07-31); Willow (2007-06-03)

Det andra vegetationssystemet som jag väljer att definiera är *Kina*. Som jag nämnde ovan finns det en hel del härdiga arter med härkomst ifrån Kina och som vi använder i Sverige idag, många av vilka Linnés apostlar först upptäckte under handelsresorna med det Svenska Ostindiska Kompaniet (Nyberg, 2007, s.7). Nyckelväxter som har en stark koppling till Kina är bambu (*Fargesia*, *Phyllostachys* med flera släkten) och pion



(*Paeonia*), samt bland träden magnolia (*Magnolia*) och kinesiskt tempelträd (*Ginkgo biloba*). Den stora mängden härdiga arter till trots anser jag det, i motsats till Göteborgs hamn, nödvändigt att definiera specifika kriterier för de identitetsväxter som skall användas i det Kinatematiserade landet på Ostindieparken. Detta på grund av att många av de arter som återfinns i det verkliga Kina liknar våra inhemska växter till utseendet. Så är fallet bland arter inom till exempel släktena björk (*Betula*), rönns (*Sorbus*) och ädelgran (*Abies*). Därför riskerar också dessa växter att misstas för våra inhemska arter bland de besökande gästerna på Ostindieparken, och känslan av att ha skapat ett vegetationssystem från ett fjärran land förloras.

Jag anser att identitetsväxterna på det kinatematiserade landet bör utgöras av arter som är karakteristiska för Kina och som tydligt skiljer sig åt i växtsättet gentemot våra skandinaviska arter. Exempel på lövade lignoser som passar in på beskrivningen är pagodkornell (*Cornus controversa*), kejsarträd (*Paulownia tomentosa*) och zerkova (*Zelkova serrata*). Bland barrväxterna återfinns kinesisk en (*Juniperus chinensis*), kryptomeria (*Cryptomeria japonica*) och kinesisk sekvoja (*Metasequoia glyptostroboides*). Jag föreslår att den snabbväxande grundstammen i det kinatematiserade landet utgörs av olika arter utav kinesisk tall (*Pinus*) samt poppel (*Populus*).

Slutligen tar jag mig an vegetationssystemen på den Ostindiska övärlden och i Indien. Dessa båda tematiska områden har sin härkomst närmare ekvatorn, och uppvisar därför ett både varmare och fuktigare klimat än Göteborgs hamn eller Kina. Som jag konstaterade i föregående avsnitt finns det få växter från dessa områden som är härdiga i Göteborg. Faktum är att biotoperna på den Ostindiska övärlden och Indien påminner mycket om den regnskogsliknande miljö som Morgan Evans hade för avsikt att

skapa i Jungle Cruise på Disneyland. Därför blir det också tydligt att jag måste jobba aktivt med identitetsbegreppet, och bruka växter som i sitt habitus påminner om vad besökarna förväntar sig finna i en djungel.



**Figur 82** Föreslagna arter för vegetationssystemet i Kina: *Phyllostachys aureosulcata*, *Paeonia lactiflora*, *Magnolia denudata*, *Ginkgo biloba*, *Cornus controversa*, *Paulownia tomentosa*, *Zelkova serrata*, *Juniperus chinensis*, *Cryptomeria japonica*, *Metasequoia glyptostroboides*, *Pinus wallichiana* och *Populus lasiocarpa*. Foto: Yong Xinge (2006-10-02); Kor An (2012-06-09); Guzheng Man (2007-04-09); Max Pixel (2016); Dade Rot (2010-09-29), Aca Bashi (2015-09-06); Robin Stott (2015-06-04); Renji Shino (2007-11); Loz Pycck (2008-10-19); Chhe Talk (2009-06-06); Soham Pablo (2008-06-07); Liné (2007-10-14)

Eftersom många av de växter som Evans planterade i den kaliforniska temaparken inte är hårdiga i Göteborg måste jag själv finna de arter som jag anser påminna om en djungel, och som går att plantera i odlingszon II. I mitt sökande efter växter har jag fokuserat på arter som uppvisar *frodiga* och/eller *exotiska* karaktärsdrag. Med frodig identitet avser jag växter som har *stora blad* eller på annat sätt uppfattas som kraftigväxande. Med exotisk identitet avser jag växter som påminner om ett fjärran land och som därmed skiljer sig åt i sitt habitus gentemot våra inhemska arter. Karaktärer som jag nedan definierar som exotiska är *sammansatta blad*, andra *särskiljande bladformer* samt växter som uppvisar *lianer* eller är klängande till sitt växtsätt. Se *figur 83* nedan.

Jag anser arterna i figur 83 utgöra en god mix av identitetsväxter som på ett trovärdigt sätt kan spegla besökarnas förväntningar av hur de verkliga biotoperna på respektive lokal ser ut. Som kompletterande grundstomme avser jag använda italiensk al (*Alnus cordata*), sumpcypress (*Taxodium distichum*) samt silverlön (*Acer saccharinum*). För att särskilja den Ostindiska övärlden från det Indientematiserade landet krävs det dock en tydlig distinktion mellan nyckelarterna. Till en början fann jag det problematiskt att finna nyckeldrag som skiljer de båda vegetations-systemen åt. Vid en genomsökning på internet via sökmotorn *google* fann jag att skogsområdena på såväl den Ostindiska övärlden som i Indien till övervägande del består av regnskogsliknande djungelvegetation. Givetvis skiljer sig arterna mellan de båda lokalerna åt, men jag anser ändå likheten mellan de båda vegetationssystemen vara för stor för att en oinsatt parkbesökare skall kunna särskilja dem åt. Därmed blev jag tvungen att zooma ut och se till vegetationen ur ett bredare perspektiv.



*Figur 83:* föreslagna identitetsarter för den Ostindiska övärlden samt Indien. På översta raden växter med stora blad: *Hosta sieboldiana*, *Matteuccia struthiopteris*, *Gunnera manicata* och *Magnolia obovata*. På den mellersta raden växter med sammansatta blad: *Gymnocladus dioica*, *Juglans nigra* och *Aralia elata*. På den nedersta raden *Sassafras albidum* och *Equisetum telmateia* med andra särskiljande bladformer, samt *Vitis labrusca* och *Pterocarya fraxinifolia* som uppvisar lianer. Anmärkning: kaukasisk vingnöt (*Pterocarya fraxinifolia*) är inte en lian per definition, men dess långa frökapslar utgör ett häftigt inslag som påminner om lianer i djungeln enligt mig. Foto: Epi Base (2007); Kor An (2012-05-29); Tom Oates (2007-10-28); Anya Andreyeva (2010-06-03); Tom Potterfield (2013-06-19); Ra Nonenmacher (2012-08-03); Tara Noki (2005-02-24); Qua Dell (2007-07-06); Eugene Zelenko (2007-03-18); Ras Bak (2006-07-12); Dietmut Teijgeman-Hansen (2009-06-11)





**Figur 84** Överst: ett plantagefält på ön Java, Indonesien. På den nedre raden gräsliknande vegetation som påminner om plantagen till sitt uttryck: *Hakonechloa macra* (gräs), *Carex muskingumensis* (halvgräs) och *Luzula nivea* (tåg). Foto: Belajtirai Hanfahrizi (2016-11-01); Gábor Wiandt (2015-07-17); Leonora Enking (2011-09-04); Aver Ater (2014-05-30)

Om jag tittar på nyckelkaraktärerna för öar som Mauritius och Java utgörs de till stor del av regnskog. Vid sidan om skogsområdena karakteriseras emellertid dessa öar också av vidsträckta fält med ris-, te- och kaffeplantage. Även om dessa arter inte går att bruka på den södra expansionen för Liseberg ger mig sökningen på google en känsla som påminner om *tempererade grässlätter*. Genom att bruka en användning av gräsliknande vegetation på Ostindieparken kan jag återskapa identiteten från de vidsträckta plantagefälten. Därmed anser jag att djungelvegetationen på den Ostindiska övärlden bör kompletteras med

mindre fält av växter ur familjerna *gräs*, *halvgräs* och *tågväxter*. Dessa gräsliknande växter utgör nyckelararter som särskiljer den Ostindiska övärlden från det Indientematiserade landet.

Det Indientematiserade landet bör å sin sida kompletteras med dess egna nyckelararter som säkerställer att området får en egen identitet. På grund av att vegetationen på den Ostindiska övärlden kompletteras med grässlätter ser jag det endast som logiskt att nyckelarterna på det Indientematiserade landet väljs i syfte att förstärka djungelkaraktären. På så sätt bekräfts skillnaden de tematiserade områdena emellan. Men på vilket sätt kan jag förstärka djungelkaraktären ytterligare på det Indientematiserade landet? Det finns en växtfamilj som förekommer nästan enbart i tropiska eller subtropiska områden, och som jag tror att de flesta svenskar förknippar med exotiska vegetationssystem; nämligen *palmer* (*Arecaceae*). Med adderingen av palmer som nyckelart för det Indientematiserade området anser jag distinktionen mot den Ostindiska övärlden tydlig nog för att de besökande gästerna skall identifiera de båda vegetationssystemen som skilda från varandra.



**Figur 85:** palmer bidrar till att förstärka det exotiska intrycket på det Indientematiserade landet. Från vänster till höger: *Cocos nucifera*, *Trachycarpus martianus*, *Phoenix roebelenii* och *Trachycarpus takil*. Foto: Mohamed Shareef (2010-09-20); Orous Sei (2009-01-28); Kim Starr (2007-01-24); Arnold Krüger (2012-07-02)

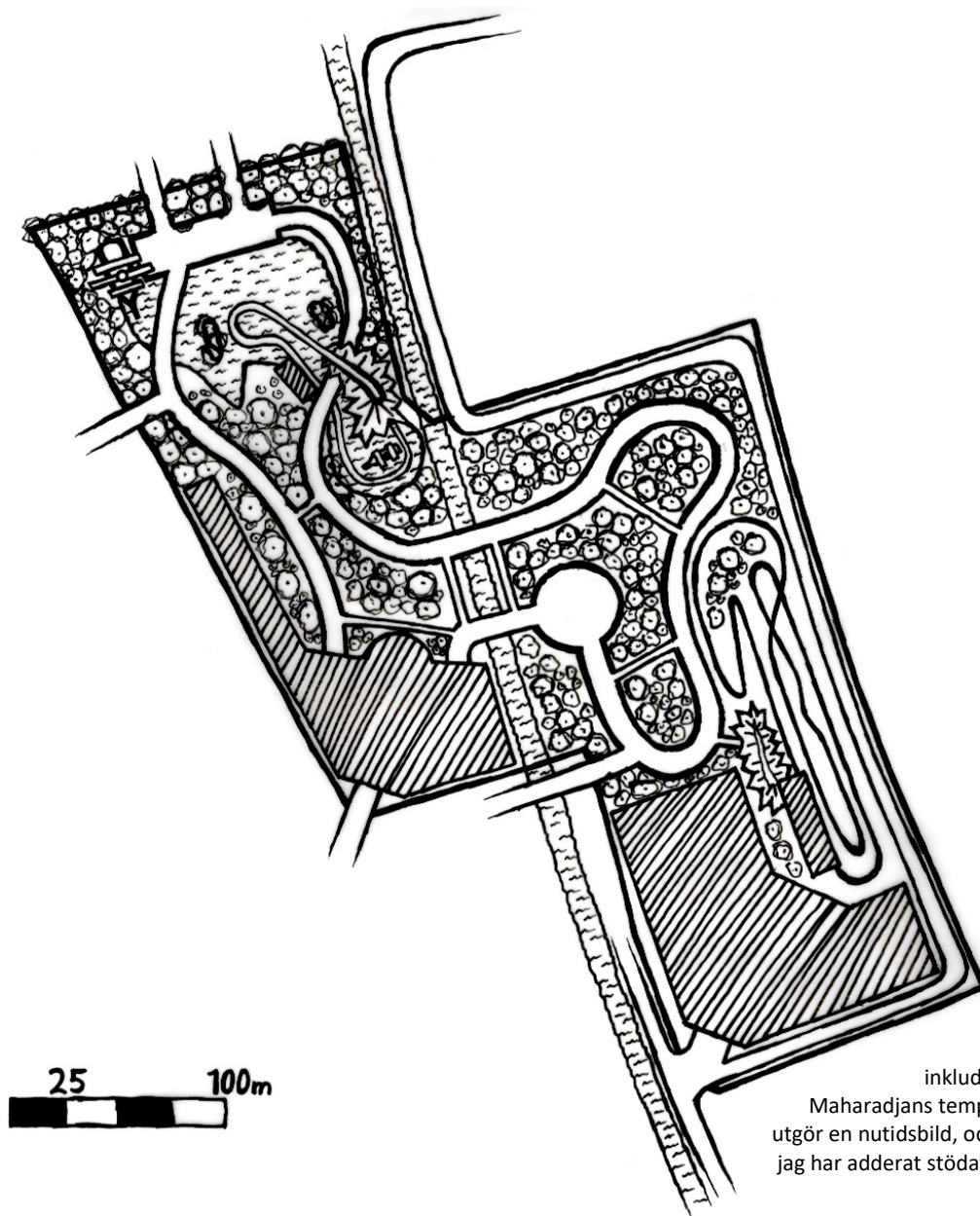
#### 6.4.7 En expansion av inomhusområdet i Indien

En addering av palmer på Ostindieparken ställer dock till problem eftersom de i enlighet med föregående avsnitt endast förekommer naturligt i sydligare klimatzoner. För att komma runt problemet ser jag två möjliga lösningar. Det första alternativet är att placera ut palmer i det Indientematiserade landet under sommarsäsongen för att sedan vinterförvara dem i orangeri resterande del av året. Denna lösning medger dock endast en exponering av palmerna under halva året, vilket går emot styrelsen på Lisebergs önskemål om en park som är attraktiv året runt. En konstruktion av ett orangeri tar också upp onödig yta av den redan begränsade parkmarken. Det andra alternativet som jag ser är en permanent placering av palmerna i en uppvärmd miljö inomhus. Denna lösning medger exponering av växterna året om samt kräver ingen extra konstruktion av ett orangeri. Dock kräver lösningen en modifiering av mitt första utkast till Ostindieparken, eftersom det inte existerar något större inomhusområde på planen i figur 72.

En utvidgning av Maharadjans tempel är något som jag har funderat kring en längre tid och experimenterat med i min skissprocess. Jag finner det därför lämpligt att ta upp expansionen inom vegetationskapitlet. Genom att skapa ett större inomhusområde på det Indientematiserade landet erhålls många mervärden. Utöver möjligheten att etablera exotiska växtsystem möjliggör en expansion av Maharadjans tempel också större förutsättningar för en lyckad året runt verksamhet. Ett större väderskyddat område medför en tillflyktsort dit besökarna kan värma sig under vinterhalvåret samt söka skydd för regn under sommarhalvåret. I likhet med *Wuze Town* på Phantasialand (se figur 52) möjliggör också ett större inomhusområde att fler attraktioner kan placeras under tak, och därigenom vädersäkras för året runt drift. En expansion av Maharadjans

tempel är emellertid inte enbart positivt ur ett året runt perspektiv. Genom att skapa ett större inomhusområde erbjuds en kontrast mot övriga miljöer utomhus, vilket bidrar till en större *variation* i upplevelsen, och som därigenom är gynnsamt för temaparken som helhet (Davis, 1996, s. 403).

Jag föreslår i enlighet med motiveringen i stycket ovan uppförandet av ett större inomhusområde i det Indientematiserade landet. Maharadjans tempel utvidgas från att endast ha inhyst den snurrande berg- och dalbanan till att utgöra en mindre inomhusvärld, fylld med attraktioner, restauranger, souvenirbutik och med exotiska palmer. Genom storleken på byggnaden finns det även möjlighet för viss vinterförvaring, varför djungelvegetationen utanför Maharadjans tempel kan kompletteras med strategiskt utplacerade palmer under sommarhalvåret. Byggnaden kommer att uppta en stor areal av kvarteret Immeln men i och med att ytan utnyttjas effektivt för attraktioner och annan temaparksverksamhet, så utgör Maharadjans tempel ej att någon ytterligare parkmark går förlorad. Se *figur 86* på nästa sida för mitt reviderade utkast av Ostindieparken.



*Figur 86:* det andra utkastet för Ostindieparken. I planen till vänster har jag inkluderat förändringar ifrån kapitel 6.3 *Logistik och infrastruktur* samt expanderat Maharadjans tempel och adderat vegetation till de tidigare mellanrumstorna i parken. Planen utgör en nutidsbild, och volymen vegetation kommer självklart till att minska avsevärt efter det att jag har adderat stödatraktioner i det följande kapitlet. Illustration: Andrée Olsson (2017-08-03)



## 6.5 Stödatraktktioner

Huvudattraktionerna för Ostindieparken definierade jag redan i kapitel 5.4, under programfasen. Detta på grund av att huvudattraktionerna utgör en viktig del av det tematiska konceptet, och eftersom de genom sin storlek har en betydande inverkan på parkens rumsuppbyggnad och layout. Nu, efter det att jag har behandlat kapitel 6.2 *Layout och övergripande struktur* samt 6.3 *Logistik och infrastruktur*, är det dags att fylla ut underhållningsbehovet och placera in resterande attraktioner mellan de befintliga strukturerna.

Mitrašinović skriver att stödatraktktionerna utgörs av medelstora till mindre attraktioner, ofta med en lägre kapacitet än huvudattraktionerna (2006, s. 123 & 165). Stödatraktktionerna behöver ej heller följa det tematiska konceptet i samma omfattning som huvudattraktionerna, även om de självklart skall passa in i temaparkens övergripande narrativ (ibid). Utöver dessa båda skillnader gäller samma krav för stödatraktktionerna som jag ställde upp i kapitel 5.4 *Huvudattraktioner*. Attraktionerna på Ostindieparken skall väljas så att varje tematiserat land erhåller en god blandning mellan målgrupperna; varav minst en attraktion är avsedd för småbarn, en för hela familjen och minst en attraktion är ämnad för den vuxna publiken. Likaså bör det skapas en variation i utbudet över parken för att undvika att samma upplevelser repeteras i de olika tematiserade landen. Attraktionerna skall väljas så att de är visuellt attraktiva även för åskådande besökare och en sund balans bör råda mellan synliga och icke synliga attraktioner. Slutligen anser jag det positivt om en så stor del av stödatraktktionerna som möjligt uppvisar *lärande-* och/eller *motoriskt övande moment*, samt är *vädersäkrade* för året runt drift.

Till antalet definierade jag i avsnitt 5.4.2 att Ostindieparken bör ha någonstans mellan 16 och 27 stycken attraktioner för att kunna ses som

en egen park, och en *second gate*. Eftersom jag redan har valt fyra stycken huvudattraktioner följer att den södra expansionen bör kompletteras med ytterligare minst 12 stycken attraktioner för att uppnå de ställda målen.

Under följande rubriker kommer jag välja stödatraktktioner för Ostindieparken samt placera in dem i plan. Varje attraktion kommer att presenteras med en kortare beskrivning. Jag avser inte motivera stödatraktktionerna lika ingående som huvudattraktionerna; delvis på grund av att stödatraktktionerna inte är lika stora och eftersom de därför ej heller kräver samma omfattande rumsliga analyser, och delvis för att stödatraktktionerna enligt Mitrašinović ej bär lika stor vikt för det övergripande tematiska konceptet. De föreslagna stödatraktktionerna utgör endast ett utkast och i de fall justeringar kommer krävas under den schematiska designen är stödatraktktionerna utbytbara medan huvudattraktionerna, som de identitetsskapande objekt de är, bör behållas i möjligaste mån. Det viktigaste för mig i masterplan-skedet är att definiera antalet attraktioner, var de skall placeras samt vilken typ av upplevelser som jag ämnar skapa.

### 6.5.1 Förslag till stödatraktktioner för Göteborgs hamn

Ostindiefararna utgör förmodligen den starkaste symbolen för ostindiehandeln. Jag har av den anledningen sedan tidigare placerat in fartyget *Friedericus Rex Suecae* på det tematiserade området Göteborgs hamn. En annan symbol som jag anser vara nästan lika viktig, och som fortfarande står kvar i Göteborg idag, är *Ostindiska huset* på Hamngatan. Jag ser det därför som självklart att reproduktionen av ostindiefararen i Göteborgs hamn även bör kompletteras med en avbildning av det Ostindiska huset. Med ostindiefararen förtöjd vid kajen borde magasinsbyggnaden från Hamngatan utgöra den centrala fokalpunkten i hamnen, kring vilken övriga byggnader är arrangerade efter.





*Figur 87:* den verkliga magasinsbyggnaden på Norra hamngatan står som förebild för *Ostindiska huset* på Ostindieparken. Reproduktionen kommer dock självklart göras mindre än förlagan för att passa in på temaparken. Foto: Aril Vågen (2015-09-25)

Med den framträdande positionen kommer det Ostindiska huset vara den syn som välkomnar besökarna som anländer ifrån Liseberg till Ostindieparken. Därmed är det endast naturligt om första plan av magasinsbyggnaden innehåller parkinformation, uthyrning av rullstolar, första hjälpen och andra nödvändiga servicefunktioner. Markplan kan även kompletteras med en restaurang och souvenirbutik. De övre våningarna på Ostindiska huset föreslår jag består av en *museiutställning* som ger en övergripande bild av ostindiehandeln, förklarar Göteborgs anknytning till handeln samt beskriver de många kända personerna som var involverade i det svenska Ostindiska kompaniet. Utställningen verkar förberedande inför besökarnas äventyr genom att förse dem med bakgrundshistoria, samt knyter an till det verkliga Ostindiska huset på Norra hamngatan. Därmed befästs också kopplingen mellan Göteborgs stadsmuseums permanenta utställning av ostindiehandeln och Ostindie-

parken på Liseberg. Hela familjen kan ta del av utställningen tillsammans, men jag tror att det främst är de äldre som kommer spendera mycket tid i det Ostindiska huset. För placering i plan se nummer 3 i *figur 100*.

Den andra stödatraktionen som jag väljer har jag redan definierat i avsnitt 5.4.9 *Val av huvudattraktion för Göteborgs hamn*. Vid valet av Expedition Bengalen angav jag det som en stor möjlighet att även ge de besökare som inte vill åka XD Dark Ride chansen att utforska ostindiefararen. Därmed föreslår jag uppförandet av en ytterligare attraktion på fartyget; *Friedericus Rex Sueciae – Livet ombord*. Genom att arrangera attraktionen så att besökarna själva kan vandra runt skeppet särskiljs också karaktären ifrån den monterbaserade museiinriktning som Ostindiska huset har. Rundvandringen kan arrangeras så att besökarna får vandra på olika däck och aktivt ta del av matrosernas vardag. Genom att låta besökarna få känna på de tunga kanonerna, klättra i masten eller provsova i en av hängmattorna ombord blir attraktionens upplägg mer till ett äventyr. Därmed tror jag också att Livet ombord i större utsträckning tilltalar en yngre publik. Se figur 60 för en bild över *Friedericus Rex Sueciae*. För placering i plan se nummer 2 i *figur 100*.

Den tredje stödatraktionen, och fjärde attraktionen totalt, som jag väljer för Göteborgs hamn blir en barnkarusell. *Flying scooters* (på svenska: flygande skotrar) är en variation på den klassiska karusellen med en höjdgräns på låga 0,9 meter (Larson, 2017). Istället för att endast sitta passivt och snurra runt får parkbesökarna chansen att i Flying scooters aktivt styra färden genom luften med ett reglerbart roder kopplat till gondolens segel (ibid). Därmed skapas en rolig och interaktiv attraktion, där ingen åktur är den andra lik. Jag avser att placera Flying scooters på en liten brygga som skjuter ut nedanför kajen i Göteborgs hamn. Gondolerna kan därmed tematiseras till små båtar, och besökarna på kajen ovanför får

en god utsikt över karusellen medan den är i drift. Flying scooters utgör en typisk stödattraktion enligt Mitrašinović eftersom karusellen saknar logik (båtar kan inte flyga), men följer det övergripande temat till format och utseende (båtar i en hamn). På grund av att gondolerna till Flying scooters liknar jollar avser jag att kalla attraktionen för *Dingebåtarna*, efter västsvenskans slang på jolle. För placering i plan se nummer 4 i figur 100.



Figur 88: attraktionen Air Crow på nöjesparken Indiana Beach är av samma typ som de föreslagna *Dingebåtarna* på Ostindieparken. Foto: Will McC. (2007-08-15)

Av de fyra attraktionerna i Göteborgs hamn har jag valt en lugnare museiutställning, en mer äventyrlig attraktion där besökarna själva får utforska en ostindiefarare, en intensiv dark ride samt en barnkarusell. Med min analys drar jag slutsatsen att den sista stödattraktionen som jag väljer för Göteborgs hamn bör utgöras av en upplevelse som hela familjen kan ta del av tillsammans.



Figur 89: Lustiga Huset på Gröna Lund i Stockholm utgör en liknande familjeattraktion som jag föreslår uppföra som den avslutande stödattraktionen för Göteborgs hamn. På bilden syn de rörliga trappsteg som leder in till entrén. Foto: Leo Johannes (2007)

Vid valet av den sista attraktionen har jag tittat på utrymmet som finns tillgängligt samt på vilka upplevelser som fattas i dagens nöjespark. På Lisebergs båda skandinaviska huvudkonkurrenter, Tivoli i Köpenhamn och Gröna Lund i Stockholm, existerar sedan länge gamla och anrika *Lustiga hus*. Dessa attraktioner har alltid varit mycket populära under mina besök till respektive park. Även Liseberg öppnade med ett Lustigt hus 1923 (se figur 9) men attraktionen har sedermera rivits och tagits bort. Attraktionstypen utgör med sina svajiga broar, snurrande tunnor, förvrängda rum och trappsteg som rör sig en rolig tillflykt för hela familjen. Medan de motoriskt övande momenten är utvecklande för små barn ger Lustiga huset föräldrarna en möjlighet för en nostalgisk tillbakablick till deras barndoms dagar. Jag väljer att attraktionen i Göteborgs hamn skall utformas som ett annex till Ostindiska huset; en lagerlokal i vilken verkstadskranar, raserade lådor och tunnor utgör en



naturlig scénsättning för ett lustigt hus. Namnet på attraktionen föreslår jag till *Magasinera mera – Lustiga huset*. För placering i plan se nummer 5 i figur 100.

Avslutningsvis föreslår jag att övrig försäljning av mat, dryck och souvenirer i Göteborgs hamn sker direkt på kajen. Detta för att bidra till atmosfären och simulera den känsla av liv och rörelse som sker i en riktig hamn. Marknadsstånd erbjuder billigare alternativ till restaurangen i Ostindiska huset, och serverar lokala specialiteter som till exempel makrill- och sillmackor. Andra stånd serverar dryck, och knallar som slått upp sina bord erbjuder de förbipasserande gästerna föremål som minne ifrån deras parkbesök. Arrangerade bänkar och sekundära sittplatser finns tillgängliga för alla att slå sig ned på; antingen för att äta den införskaffade maten eller bara för att njuta av utsikten från hamnen.

### 6.5.2 Förslag till stödattraktioner för den Ostindiska övärlden

Till den Ostindiska övärlden har jag sedan tidigare valt en vattenattraktion som genom sin höjdgräns (på 91 centimeter) tillåter för hela familjen att åka tillsammans. Med sin spektakulära karaktär och branta sista backe bör jag dock komplettera *Svarta flaggans förbannelse* med en attraktion som även lämpar sig för de mindre våghalsiga barnen. Likaså bör den Ostindiska övärlden kompletteras med minst en attraktion som är motoriskt övande samt minst en attraktion som är vädersäkrad.

Vid valet av den första stödattraktionen har jag tittat på karaktärer som är specifika för den Ostindiska övärlden och som uppvisar tydliga karaktärer av lärande. En endemisk djurart som levde på Mauritius fram till 1600-talet var *dronten*. Under senare delen av århundradet dog dock fågelarten ut på grund av att de förbipasserande handelsmännen använde den som föda (IUCN, 2016). Genom att använda dronten som tema förses

besökarna med information om den unika faunan som råder på övärlden samtidigt som de uppmärksammas på vikten av bevarande utav arter och biologisk mångfald. Dronten har även ett lustigt utseende som i min mening lämpar sig väl för en barnattraktion.



Figur 90: attraktionen Jet skis på Jesperhus Feriepark i Danmark är av samma typ som den föreslagna *Dum dum Dront* på Ostindieparken. Foto: Tomasz Sienicki (2006-05-07)

Som attraktionshårdvara för den första stödattraktionen föreslår jag *Jet skis* (på svenska: vattenskotrar). Jet skis är i likhet med Flying scooters en variant på den vanliga karusellen där besökarna själva får chansen att styra åkten med hjälp av en ratt. Till skillnad från Flying scooters där besökarna sitter i gondoler upphängda i luften står besökarna av Jet skis istället upp på båtliknande konstruktioner i vattnet, och guppar fram på vågorna. Är de åkande gästerna tillräckligt skickliga kan de även styra gondolerna så att vatten sprutar på de åskådande gästerna bredvid attraktionen. Jag avser att konstruera gondolerna som drontfåglar vilka

vadar fram i vattnet. Namnet föreslår jag till *Dum dum Dront* med härledning av att dront betyder just *dum* på portugisiska, vilket handelsmännen ansåg fågeln vara eftersom den varken kunde flyga eller gjorde motstånd (IUCN, 2016). För placering i plan se nummer 8 i *figur 100*.

Trots dess lugnare karaktär är höjdgränsen på Jet skis 1 meter (Penzkofer, 2017). Jag har därför för avsikt att välja en stödattraktion som även passar de allra minsta, helt utan höjdgräns. Det vore även bra om denna attraktion är vädersäkrad; för att kunna erbjuda en attraktion som inte är exkluderande för någon vid dåligt väderlag. Jag har som inspiration åter gått till mitt studiebesök på Disneyland i Anaheim. På den kaliforniska temaparken finns en attraktion som heter *Finding Nemo Submarine Voyage*. I denna attraktion åker besökarna längs en räls i ubåtar som delvis är nedsänkta under vattnet. På färden kan de besökande gästerna se allt från exotiska koraller till fiskar och ta del av figurerna ifrån den animerade filmen på vägen. En liknande attraktion skulle med fördel kunna uppföras i den skärgårdsliknande miljö som jag ämnar skapa på den Ostindiska övärlden.

Den första dokumenterade dykarklockan skapades under 1500-talet, och i slutet av 1600-talet användes den första utrustning som kan liknas vid dagens dykardräkter (Miklós, 2013). På 1700-talet hade tekniken kommit så långt att större ekfat började användas som ubåtar för att bärga skatter från handelsfartyg som gått på grund nära kusten (ibid). För att skapa en autentisk upplevelse föreslår jag att ubåtarna på Ostindieparken uppförs som ekfatsliknande konstruktioner. I kön till attraktionen föreslår jag också att en utställning uppförs i syfte att visa på de tekniska framsteg som skett av dykutrustningen genom tiderna. På så sätt fördes de åkande gästerna med intressant kuriosa, och kötiden upplevs som kortare. Under ubåtarnas färd kan de besökande gästerna sedan förundras över den

exotiska undervattensflora och fauna som övärlden har att erbjuda, samtidigt som de tas med på ett äventyr bland vassa klippor, skeppsvrak och skatter på havets botten. Jag föreslår att attraktionen kallas för *John Lethbridges dykmaskin*. För placering i plan se nummer 9 i *figur 100*.



*Figur 91* Till vänster: en av ubåtarna i attraktionen *Finding Nemo Submarine Voyage* på Disneyland. I mitten: en exotisk undervattensvy som de besökande gästerna till *Finding Nemo* kan ta del av. Till höger: en reproduktion av John Lethbridges första ubåt från 1700-talet. Foto: Norm Lanier (2012-09-10); Solar Surfer (2009-01-04); Ji Elle (2008-04-25)

Attraktionen *Dum dum dront* uppvisar sedan tidigare interaktiva moment men det är tveksamt huruvida attraktionen är motoriskt övande. För att sätta de besökande gästernas motorik ordentlig på prov avser jag att med den tredje stödattraktionen på den Ostindiska övärlden skapa den ultimata motoriska upplevelsen; nämligen en *hinderbana*. Genom att skapa klätterställningar som ser ut att vara uppbyggda av naturligt virke och juterep passar hinderbanan tematiskt väl in bland hyddorna på övärlden. Genom att dra nytta av terrängen och låta sektioner av banan löpa ute över öppet vatten skapas också extra moment av spänning.

För att bredda målgruppen avser jag att skapa två olika hinderbanor; en höghöjdsbana 5-10 meter ovanför marken som får adrenalinet att flöda även hos de mest hårdnackade besökarna, samt en mindre hinderbana



uppbyggd av mer standardiserad lekutrustning som tillåter även för de mindre barnen att leka. Jag väljer att döpa attraktionen till *Alexander Selkirks överlevnadsskola* efter den skotske skeppare som utgjorde förlaga till Daniel Defoes roman *Robinson Crusoe* (Världens Historia, 2015). Selkirk tjänstgjorde som kapare och plundrade spanska skepp när han under 4 år blev strandsatt på en öde ö mitt ute i Stilla havet. Efter att ha blivit räddad spenderade Selkirk i början av 1700-talet sina sista år med att jaga pirater utanför Afrikas kust (ibid). För placering av hinderbanorna i plan se nummer 10 i *figur 100*.



*Figur 92:* attraktionen *Alexander Selkirks överlevnadsskola* utgörs av två separata hinderbanor; en höghöjdsbana (till vänster) samt en mer traditionell hinderbana bestående av standardiserad lekutrustning (till höger). Foto: My Photo Journeys (2014-10-12); Max Pixel (2017-08-14)

Den avslutande attraktionen för den Ostindiska övärlden är en kombination av transportmedel och åkattraktion. Jag har ända sedan min analys i kapitel 2.3 *Lisebergs historia* varit fast besluten att återskapa *Linbanan* ifrån öppningsåret 1923. *Linbanan* utgör en viktig symbol dels eftersom det var en av originalattraktionerna från Jubileumsutställningen men även eftersom det var den första luftburna gondolen för persontrafik

i Sverige (Alfredsson et al., 1998, s. 19-23). Därav ser jag det som en hommage att återskapa attraktionen på Ostindieparken. *Linbanan* kan även utnyttjas som ett effektivt medel för att avhjälpa den avlånga karaktär som Liseberg och Ostindieparken uppvisar tillsammans. Genom att placera en station uppe på berget i den befintliga nöjesparken och den andra stationen bredvid hamnen på den södra expansionen kan gäster som betalt entré till båda parker snabbt förflytta sig mellan områdena. Med en placering av stationen bredvid Göteborgs hamn störs ej heller några siktlinjer, samtidigt som besökarna kan njuta av de vackra gondolerna medan de svävar över hamnen. Se *figur 9* för ett fotografi på *Linbanan*. För placering i plan se nummer 6 i *figur 100*.

Resterande mellanrum på den Ostindiska övärlden avser jag att fylla ut med vegetation i enlighet med avsnitt 6.4.6. Bland vegetationen sprids hyddor och enstaka kolonialbyggnader för försäljning av mat, dryck, souvenirer samt spel och dobbel. Fokus bör här ligga på kaffe, te, exotisk frukt och andra lokala specialiteter. En av hyddorna bör också uppföras som en mindre utställning i syfte att visa på övärldens funktion i ostindiehandeln. Holländarna var, som tidigare konstaterats, den dominerande aktören på Java, Mauritius och i den övriga övärlden. Därav bör fokus på utställningen läggas vid närvaron av det Nederländska ostindiska kompaniet.

### 6.5.3 Förslag till stödattraktioner för Indien

Det Indientematiserade landet har sedan tidigare försetts med ett större inomhusområde. I kapitel 6.4 *Vegetation* föreslog jag att *Maharadjans förlorade tempel* skall expanderas för att inhysa fler attraktioner och för att skapa en väderskyddad plats där besökarna kan värma sig under vinterhalvåret. Jag har även i kapitel 6.3 *Logistik och infrastruktur* angivit att den nya södra entrén till parken skall placeras som en portal genom

Maharadjans tempel. Logiskt blir därmed att inomhusområdet i likhet med det Ostindiska Huset förses med entrénära servicefunktioner såsom parkinformation, uthyrning av rullstolar och första hjälpen. Det vore även trevligt att arrangera en restaurang inom byggnaden för Maharadjans tempel så att parkgästerna kan sitta ner och äta medan de njuter av den exotiskt tematiserade miljön.

Den första stödatraktionen som jag har för avsikt att placera innanför väggarna på Maharadjans tempel är en museiutställning i likhet med den entrénära utställning som jag skapade på det Ostindiska huset. Som gick att läsa i analyskapitlet var det främst briter som hade en framträdande roll i Indien, varför utställningen på Maharadjans tempel bör fokusera på natur, kultur och utvecklingen av det brittiska imperiet. För placering i plan se nummer 14 i *figur 100*. Den andra stödatraktionen som placeras inom Maharadjans tempel föreslår jag utgörs av en barnkarusell. Attraktionen *Interactive rotating tower* (på svenska: interaktivt roterande torn) är utformad som en hög påle från vilken gondoler hänger ner. I dessa gondoler kan de åkande gästerna själva fira sig upp och ned i höjdlägen medan gondolerna sakta snurrar runt pålen (Zimmermann, 2017). Attraktionen är av det lugnare slaget och jag föreslår att



*Figur 93: Maibaum* på temaparken Tripsdrill i Tyskland är av samma typ som det föreslagna *Lotustornet* på Ostindieparken. Foto: Rosen Zweig (2006-07-03)

den placeras i mitten av den uppskjutande kupolen på tempelbyggnaden för att erbjuda maximala vyer över hela det tematiserade inomhusområdet. Vidare föreslår jag att pålen förses med ornamenteringar för att passa in i det hinduistiska temat. Med en anknytning till den mytomspunna lotusblomman, som utgör en viktig symbol inom hinduismen (Carlsson, 2011), föreslår jag namnet på attraktionen till *Lotustornet*. För placering i plan se nummer 13 i *figur 100*.

Med attraktionerna valda för inomhusområdet på Maharadjans tempel återstår att fylla ut området framför tempelbyggnaden. Rakt framför kupolen bör en lägre attraktion väljas med hänsyn till att inte störa den siktlinje som jag ämnar skapa från Göteborgs hamn. Därav har jag undersökt möjligheterna för att placera in en *barnberg- och dalbana* på det aktuella området. Sedan tidigare har Ostindieparken försetts med en intensiv fyrdimensionell bergbana och en snurrande familjebana. Det blir därmed logiskt att även skapa en berg- och dalbana som de minsta gästerna i parken kan ta del av. Denna berg- och dalbana avser jag att särskilja mot *Rabalder* och *Stampbanan* på den befintliga nöjesparken Liseberg genom att låta spåret löpa



*Figur 94: genom att inkorporera klippor och artificiella vattenfall förhöjs upplevelsen av Seven dwarfs Mine train på Magic Kingdom, i Orlando. Det är på samma sätt som jag ämnar höja upplevelsen på Tigerexpressen genom att addera djungelvegetation, djurfigurer, tunnlar och vatten. Foto: Nick Sim (2015-11-27)*

förbi tung djungelvegetation, utplacerade djurfigurer, tunnlar och artificiella vattenfall. Därmed utgör attraktionen på Ostindieparken inte bara en berg- och dalbana; utan blir till ett komplett äventyr för de åkande barnen. Djungelvegetation och vattenfall utgör även en lämplig förgrund till Maharadjans tempel. Namnet till barnberg- och dalbanan bör utgöras av något trivialt med tanke på den unga målgruppen, därav föreslår jag att kalla attraktionen för *Tigerexpressen*. För placering i plan se nummer 11 i *figur 100*.

Som den sista stödattraktionen i det Indientematiserade landet vill jag skapa en spektakulär och adrenalin-inducerande upplevelse som tilltalar den lite äldre publiken. Med avseende på den begränsade markyta som finns tillgänglig bör den avslutande attraktionen vara uppseendeväckande samtidigt som den har ett kompakt fotavtryck. Upplevelsen bör även skilja sig åt mot *Mechanica* och övriga intensivare attraktioner på den befintliga nöjesparken. En attraktion som passar in på dessa beskrivningar är *Chaos pendle* (på svenska: kaos-pendeln). På grund av attraktionens höjd när den är i drift avser jag att placera Chaos pendle intill Mölndalsån i öst, för att inte dölja siktlinjen mellan Göteborgs hamn och Maharadjans förlorade tempel. En placering intill ån



*Figur 95:* en rendering av attraktionen *Chaos pendle* i utförande med dubbla armar, så som jag avser att uppföra *Naja naja* på Ostindieparken. Illustration: Funtime Group (2015)

utgör även ett extra spänningsmoment när de åkande gästerna svingas i upp till 120 km/h nära vattenytan (Lackner, 2015). På grund av attraktionens intensiva karaktär föreslår jag att den tematiseras efter någon av de många farliga ormar som finns i Indien. De böjda armarna på Chaos pendle bär även en tydlig likhet med en slingrande orm, varför jag anser att temat passar attraktionshårdaran väl. Attraktionen döper jag till *Naja Naja*, vilket är det vetenskapliga namnet för *Indisk kobra*; en av världens farligaste ormar (Shabnam, 2017). För placering i plan se nummer 12 i *figur 100*.

Som avslutning i det Indientematiserade landet avser jag placera extra restaurang-, spel- och souvenirbutiker i bottenplan på hotellbyggnaden. Mat bör givetvis centreras kring typiskt indiska kryddor såsom curry, koriander, tandoori och masala. Genom att placera verksamheterna på markplan har de också tillträde såväl inifrån Ostindieparken (under öppettiderna) som utifrån gatan (under de timmar som parken har stängt). Därmed expanderas Ostindieparkens tillgänglighet, och delar av Lisebergs styrelses visioner om en året runt öppen verksamhet uppfylls.

#### 6.5.4 Förslag till stödattraktioner för Kina

Den kinesiska sektionen är den till ytan sett största av de tematiserade landen på Ostindieparken. Därmed ställs inte lika stora krav på ett kompakt fotavtryck för stödattraktionerna som väljs i den kinesiska delen av parken. Jag har dock för avsikt att utnyttja den större arealen till mer än bara åkatraktioner. I mina originalplaner för konceptet till Ostindieparken definierade jag en stor satsning på vegetation; en satsning som jag senare i kapitel 6.4 tvingades frånga. Med det extra utrymme som erbjuds i det Kinatematiserade landet avser jag att delvis återuppliva dessa planer med uppförandet av ett hortikulturellt område dedikerat specifikt för kinesisk trädgårdsarkitektur. Genom att skapa ett muromgärdat område i



centrum av det Kinatematiserade landet frambringas en stillsam oas i den annars hektiska temaparken. Näckrosdammar, porlande bäckar, karpfiskar, grusgångar, pioner och bambu utgör alla karakteristiska element inom den kinesiska trädgårdskulturen (Möller et al., s. 13-37, 1998). Genom att arrangera dessa element enligt kinesisk tradition erhålls en plats som är naturligt stillsam, avkopplande och som lämpar sig för återhämtning (ibid). Den muromgärdade trädgården utgör såklart också en stark dragningskraft för de besökare som har ett hortikulturellt intresse. Jag väljer att döpa platsen till *Tempelträdgården*. För placering i plan se nummer 16 i *figur 100*.



*Figur 96:* en mur som skärmar av och skänker ro till en kontemplativ kinesisk trädgård. Den cirkulära portalen är typisk för den kinesiska trädgårdskonsten. Foto: Jr. P (2007-05-24)

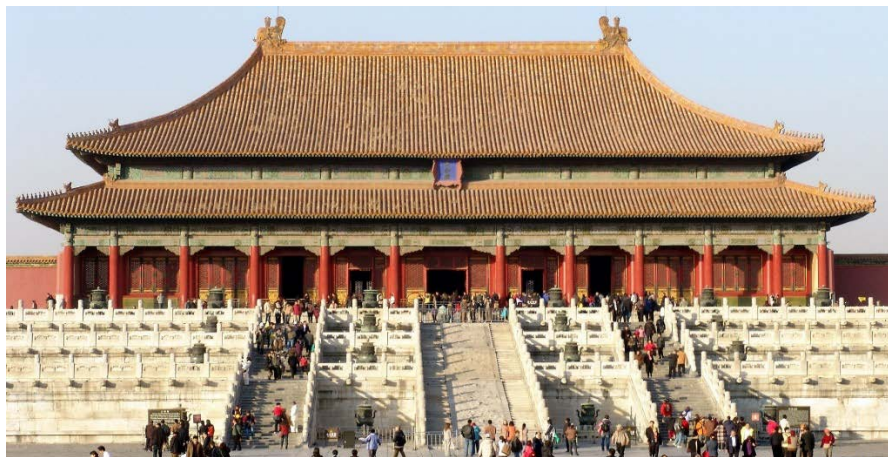
Den extra arealen i det Kinatematiserade landet går även utnyttja för att skapa ett andra inomhusområde. Jag tror att det skulle vara positivt för Ostindieparken att bredda utbudet under vinterhalvåret. Genom att skapa två skilda inomhusområden, med skilt tema, ges besökarna en mer

varierad upplevelse. En större areal parkmark under tak är givetvis också önskvärd eftersom det erbjuder en tillflyktsplats även vid dåligt väderlag under sommarhalvåret. Placeringen av detta andra inomhusområde föreslår jag till den nordöstra delen av kvarteret Spindeln. *Drakporten* är sedan tidigare placerad på den sydöstra delen av kvarteret Spindeln, och utgör en effektiv fond och avskärmning mot den nya väg för transporter som jag föreslog i avsnitt 6.3.1. Genom att bruka inomhusområdet som en fond i den nordöstra delen på kvarteret täcker jag effektivt för den resterande delen av transportvägen. Det är givetvis också positivt om det skapas en extra buffertzona mellan utomhusaktiviteterna på temaparken och Rundqvists boktryckeri i syfte att minska störande buller. Se *figur 100* för utformning och placering av det andra inomhusområdet.

Uppbyggnadsmässigt förespråkade jag i kapitel 5.2 *Vad innefattar ett ostindiskt tema* att området öster om Mölndalsån skall utgöra en representation av hamnen i Kanton, eftersom det var den enda hamn i Kina som var öppen vid tiden för de europeiska handelsmännen. Därav så avser jag att området närmast Mölndalsån skall tematiseras efter de många faktorer och nationaliteter som representerades i hamnen (se *figur 29*). Jag anser dock att det skulle vara tråkigt om temat till hela Kinasektionen av parken begränsas enbart till hamnen i Kanton. Det är också så att jag redan i avsnitt 5.4.6 *Val av huvudattraktion för hela parken* har definierat temat för *Drakporten* geografiskt till *Gula floden* och *Longmenngrottorna*. Därmed kan den sydöstra delen av kvarteret Spindeln sägas utgöra en representation för den *kinesiska landsbygden*. Logiskt blir därför om den nordöstra delen av kvarteret representeras av en annan inlandsregion; i syfte att bredda det kinesiska temat ytterligare. Jag ser här det självklara valet att bygga upp miljöerna i den nordöstra hörnet av kvarteret Spindeln kring den kinesiska huvudstaden: *Beijing*.



Med ett tema kretsandes kring den kejserliga huvudstaden skulle inomhusområdet kunna utformas som en avbildning av det *Kejserliga palatset* och annexbyggnaderna utgöra en representation av den *Förbjudna staden*. Den angränsande Tempelträdgården utgör därigenom också en passande förgrund, och knyter väl an till palatstemat.



*Figur 97:* jag föreslår att inomhusområdet på det Kinatematiserade landet utformas som en reproduktion av det Kejserliga palatset i Beijing och att den förbjudna staden utgör förlaga åt de angränsande annexbyggnaderna. Foto: Saad Akhtar (2004-11-24)

Jag avser att i likhet med *Maharadjans tempel* uppföra tre stycken attraktioner på inomhusområdet i Kina. Den första stödatraktionen som jag väljer för det Kejserliga palatset är en *museiutställning*. Med denna avslutande utställning har jag placerat en museiutställning i vart och ett av de tre större tematiserade områdena, samt en mindre utställning i en av hyddorna på den Ostindiska övärlden. Eftersom Kina var ett fritt land med en egen stark identitet bör självklart museiutställningen kretsa kring kinesisk kultur och natur. Det hade även varit intressant om utställningen i det Kejserliga palatset beskrev och visade upp de många *handelsvaror*

som européerna kom och köpslog om. För placering i plan se nummer 20 i *figur 100*. Som komplement till museiutställningen, vilken främst tilltalar den äldre publiken, avser jag att också uppföra ett *lekland* inom väggarna för inomhusområdet. Genom att utforma rutschkanor, studs-mattor och annan lekutrustning så att de passar in i det övergripande palatstemat skapas en helhet mellan museiutställning och lekland. Jag ser det även som en stor möjlighet att skapa en labyrint på leklandet för att knyta an till temat för den Förbjudna staden. Denna labyrint utgör en upplevelse som de vuxna och barnen kan utforska tillsammans. För placering i plan se nummer 19 i *figur 100*.



*Figur 98:* på Tivoli Hotel i Köpenhamn har lekutrustningen utformats med tydlig inspiration ifrån Kina. Foto: Andrée Olsson (2017-08-21)

Som den tredje och avslutande stödatraktionen som går att nå från inomhusområdet har jag valt ett *spöktåg*. Det första spöktåget på Liseberg byggdes redan 1932 (se figur 9) och har sedan dess fått flera uppföljare (Alfredsson et al., 1998, s. 102). Idag existerar det emellertid inget spöktåg på nöjesparken, utan endast ett spökhäus där gästerna själva vandrar igenom attraktionen. Som en anledning av låg kapacitet ingår ej heller *Spökhäuset Gasten* i det gemensamma åkpasset på Liseberg. Jag har därför för avsikt att på den södra expansionen skapa en klassisk

rälsbunden attraktion där gästerna åker förbi olika uppbyggda dioraman. Det blir här viktigt att arbeta med stämning och ljussättning, snabba svängar och många överraskningsmoment för att skapa en lyckad attraktion, skriver Wardley (2014, s. 77-82). Upplägget för attraktionen särskiljer sig därmed också gentemot Spökhotellet Gasten, och spöktåget medger genom sin högre kapacitet för fler besökare att ta del i upplevelsen. Vid val av tema för attraktionen har jag sökt efter myter som är kopplade till den kejserliga familjen. Vid en genomsökning på *google* har jag funnit ett rykte som kopplas till den allra första kinesiske kejsaren: *Qin Shi Huangdi*. Enligt nyhetsflödet skall kejsarens gravkammare ha upptäckts år 2012. På grund av en sägen som säger att gravkammaren skall vara full med dödliga fällor, pilar och en flod av rinnande kvicksilver vågar emellertid inte arkeologerna gräva ut gravkammaren. Jesus Diaz på *Gizmodo* refererar därför till Huangdis gravkammare som den verkliga världens Indiana Jones-film (2012). Historien är aktuell, passar väl in i det kejserliga temat och jag har därför för avsikt att kalla spöktåget *Huangdis hemsökta gravkammare*. För placering i plan se nummer 21 i *figur 100*.

Med spöktåget valt har det Kinatematiserade landet försetts med totalt fem stycken attraktioner, vilket är samma antal som för de övriga tematiserade länderna. Om jag tittar på *figur 100* finns det emellertid fortfarande areal kvar i de södra delarna av Kina, som det går att addera mer attraktioner på. Med fler attraktioner på den södra expansionen ökar den *upplevda variationen* i parken, vilket är ett utav huvudmålen för en temapark enligt Susan Davis (1996, s. 403). Med fler attraktioner ökar också chanserna för att Ostindieparken öppnar som en lyckad *second gate*, enligt Clavé (2007, s. 341-342). Det är av dessa anledningar som jag avser att fylla ut den södra delen av Kinalandet med ytterligare två attraktioner. Som ett resultat blir det slutgiltiga antalet attraktioner som

jag föreslår i masterplan-skedet 22 stycken. Sedan får budgetkalkylerna under den schematiska designen avgöra hur många attraktioner som faktiskt kommer att byggas inför öppningen av Ostindieparken.

Som den näst sista attraktionen i Kina har jag valt att återskapa *Lejontornet*, vilket jag identifierade som en av huvudkaraktärerna för Kanton i kapitel 5.2 (se *figur 29*). Fyrtornet hade till uppgift att signalera till de inkommande skeppen i hamnen, varför en placering strax bakom (öster om) fabriksbyggnaderna på kvarteret Spindeln utgör en naturlig iscensättning för attraktionen (se nummer 18 i *figur 100*). Lämpligt vore om attraktionshårdvaran som används i Lejontornet utgörs av en upplevelse som återspeglar fyrtornstemat. Just en sådan attraktion är *Freefall dark tower* (på svenska: fritt fall i mörkt torn) (Zimmermann, 2017). Besökarna till Freefall dark tower börjar åturen som en dark ride där gondolen sakta stiger upp för tornet och visar på olika tematiserade miljöer. När gondolen nått toppen av tornet ändrar attraktionen karaktär och besökarna utsätts för ett fritt fall ner mot marken (ibid). Jag föreslår att attraktionen på Ostindieparken utformas som ett besök till Lejontornet: Besökarna åker sakta uppför tornet, medan de får ta del av det gamla fyrtornets interiör och utsikten av hamnen nedanför. Plötsligt blir vädret sämre, belysningen sänks och de åkande gästerna utsätts för vindpustar och vattenstänk. När besökarna kommit allra högst upp i tornet rasar byggnaden till följd av den hårda stormen utanför; och gondolen faller handlöst mot marken.

Om jag ser till de sex attraktioner som jag har valt för det Kinatematiserade landet är merparten placerade under tak, och flera av dem uppvisar tydliga inslag av lärande. Utöver leklandet existerar det emellertid få interaktiva moment bland de föreslagna attraktionerna. Därav bör den avslutande stödattraktionen i Kina ha ett tydligt fokus på

interaktivitet. På den befintliga nöjesparken Liseberg existerar sedan länge attraktionen *Radiobilarna* i vilken de åkande gästerna får chansen att ratta sin egen bil och helt lagligt krocka med övriga besökare (se figur 9). Enligt Alfredsson et al. är även Radiobilarna den äldsta attraktion i nöjesparken (uppförd 1927) som fortfarande är i drift (1998, s. 44). Jag föreslår att det på Ostindieparken uppförs en variant av radiobilarna som kallas för *Bumper boats* (på svenska: krockbåtarna). I attraktionen Bumper boats manövrerar gästerna vars en båt, istället för bil, när de ges möjligheten till att krocka med övriga gäster. Med ett så pass stort fokus på vatten i Ostindieparken anser jag det endast som logiskt att även det Kinatematiserade landet förses med en vattenattraktion. Bumper boats kan även arrangeras så att dammen i vilken båtarna kör omkring utgör en naturlig förlängning av *Gula floden*, och *Longmenngrottorna* (Drakporten).



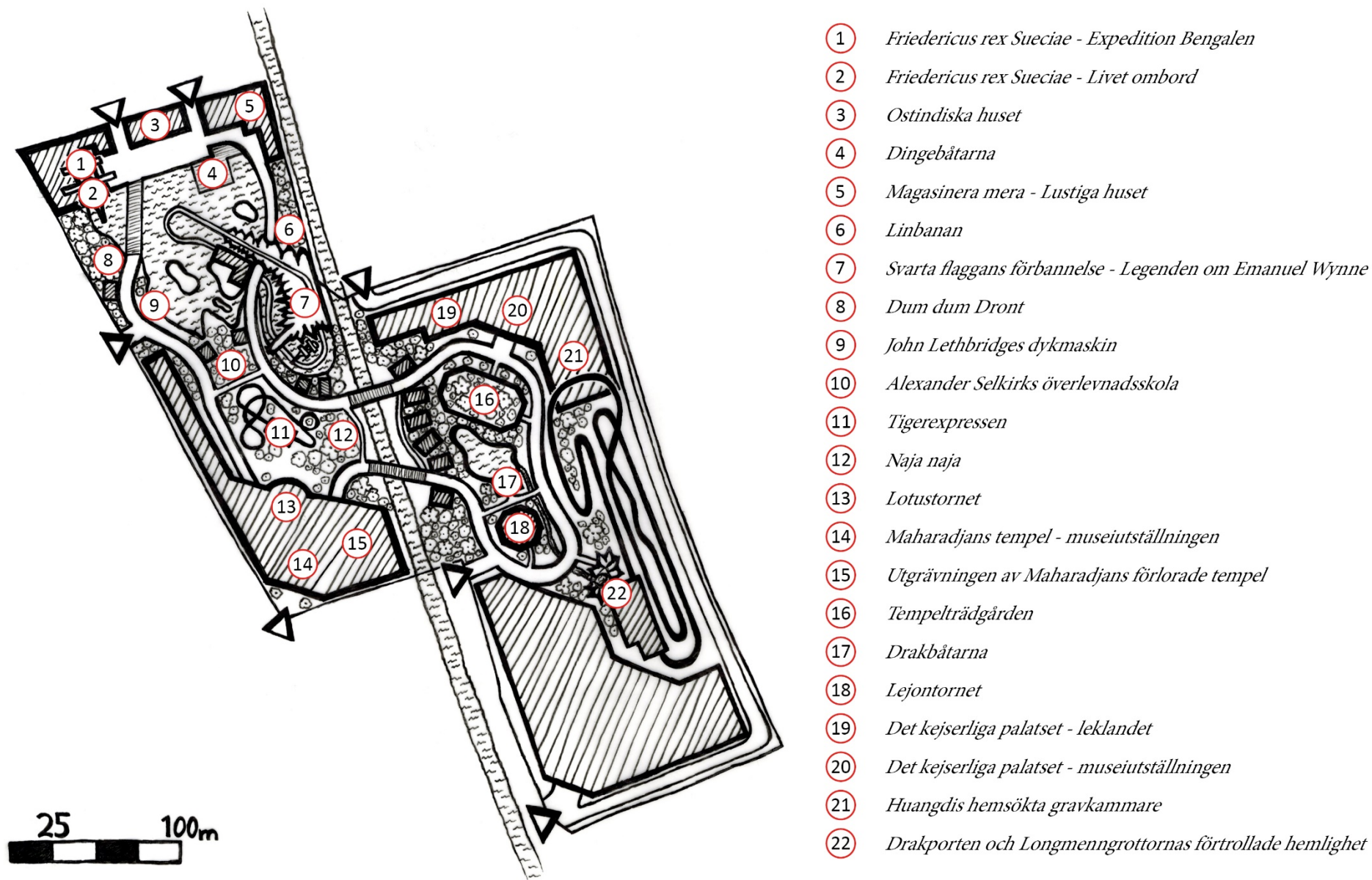
*Figur 99:* attraktionen *Bumper Boats* på Kimball Farm i USA är av samma typ som den föreslagna *Drakbåtarna* på Ostindieparken. Foto: Massachusetts Office of Travel & Tourism (2008-06-21)

Som tema för Bumper boats avser jag att använda legenden om *Qu Yuan* och hur den kinesiske officeraren genom sina dåd föranledde den årliga *drakbåtsfestivalen* (Yau, 2017). Båtarna till attraktionen tematiseras efter drakbåtar, medan de köande gästerna kan lära sig mer om legenden och Qu Yuan i kön. Namnet till attraktionen väljer jag kort och gott till *Drakbåtarna*. För placering i plan se nummer 17 i *figur 100*.

Före jag avslutar avsnittet med stödattraktioner i Kina vill jag endast ge några korta kommentarer för strategier av merförsäljning. Jag föreslår att det uppförs två restauranger på det Kinatematiserade området där gästerna kan sitta och äta inomhus. En av dessa restauranger föreslår jag inom väggarna för det Kejserliga palatset och den andra på bottenplan av parkeringshuset. Det är viktigt i min mening att parkeringshuset integreras i parken, varför jag även föreslår att souvenirbutiker uppförs på bottenplan. Genom att skapa levande fasader i parken ökar känslan av liv och rörelse, och känslan av att parken endast utgörs av döda kulisser undviks.

De många faktorierna i hamnen föreslår jag utgörs av olika former av spel och dobbel. Den lilla strandpromenaden framför faktorierna påminner om en *boardwalk*, varför jag anser att spel och lättare förfriskningar passa bra här. Utanför det Kejserliga palatset lämpar sig istället marknadsstånd och gatuförsäljare; speciellt eftersom trapporna framför palatset utgör många sekundära sittplatser i söderläge där besökarna kan förtära inköpta delikatesser. Maten som säljs bör givetvis fokuseras på traditionella kinesiska rätter. Maten får gärna också skifta i karaktär över området, med hänseende till att det kinesiska området är stort till ytan. Slutligen anser jag att det självklart bör finnas försäljning av te i anslutning till den meditativa Tempelträdgården.





*Figur 100:* placering av attraktioner i plan. I skissen ovan har jag utöver stödatraktionerna även inkluderat det nya inomhusområdet på den nordöstra delen av kvarteret Spindeln. Planen utgör det tredje utkastet över Ostindieparken. Illustration: André Olsson (2017-08-24)



### 6.5.5 Flexibla attraktioner

Enligt Mitrašinović används *mindre attraktioner, shower* eller *utställningar* för att fylla upp temaparkens kapacitetsbehov av åkande gäster (2006, s. 123 & 165). Dessa *flexibla attraktioner* kan vara tillfälliga i sin karaktär och varieras med tiden för att anpassas efter mängden besökare i parken (ibid). På Ostindieparken har jag emellertid redan placerat in 22 stycken attraktioner, vilket borde vara fullt tillräckligt för att täcka behovet under öppningssäsongen. Sedan får besöksantalet på sikt styra huruvida Ostindieparken bör kompletteras med fler flexibla attraktioner eller större investeringar.

I min masterplan föreslår jag istället att Ostindieparken kompletteras med mindre attraktioner i syfte att bredda *underhållningsutbudet*. Det är viktigt att parken upplevs som om den har stor variation. Med små miniattraktioner utspridda över parken ökar känslan av att det hela tiden finns något nytt att utforska. Loopen lämpar sig särskilt väl för att sprida överraskningar längs med layouten, skriver Mitrašinović (2006, s. 142). I avsnitt 5.4.5 *Vilka upplevelser passar i Ostindieparken* definierade jag också att samtliga områden av parken skall vara avsedda för hela familjen att upplevas tillsammans. Därmed kan dessa miniattraktioner utnyttjas i syfte att komplettera delar som tilltalar en ensidig målgrupp. Större attraktioner kompletteras med lekutrustning för mindre barn, medan barnattraktionerna kompletteras med ett mer vuxet innehåll. Det är av min åsikt att alla familjemedlemmar skall ges möjligheten att uppleva de tematiserade landen tillsammans.

Exempel på små attraktioner som skulle kunna användas för att tilltala den yngre målgruppen är: en gömd grotta som går att utforska i gångtunneln under *Svarta flaggans förbannelse*, vattenlek i anslutning till *Gula floden* (mellan Longmenngrottorna och Drakbåtarna), eller olika

djurfigurer som går att rida på i den täta djungelvegetationen på det Indientematiserade landet. För de äldre parkbesökarna skulle det kunna finnas utplacerade informationstavlor som beskriver intressant fakta kopplad till den aktuella platsen. Sådana fakta skulle kunna utgöras av biografier för kända personer såsom John Lethbridge och Alexander Selkirk, eller mer generella beskrivningar av floran och faunan inom det aktuella området. Dessa mindre attraktioner bör inkorporeras i den övergripande strukturen av Ostindieparken under den schematiska designen.

## 6.6 Avslutande skissprocess

Jag har nu behandlat alla de moment som Mitrašinović och Clavé skriver föranleder upprättandet av en masterplan. Det är min ambition att i nästa kapitel (7.1) presentera en *situationsplan* som fastställer den layout, rumsuppbyggnad och de strukturer som bygger upp den färdiga Ostindieparken. Före jag kan presentera min situationsplan kvarstår det dock några analyser som måste göras. Designprocessen är dynamisk till sin natur och i takt med att nya strukturer adderas till parken kommer det krävas revideringar av gammalt material. Det är även så att de rumsliga strukturerna ej går att definiera fullt ut förrän samtliga av de andra strukturerna i parken är fastställda, vilket de blev först under det föregående kapitlet: 6.5 *Stödatraktktioner*. Slutligen existerar det några designbeslut som jag har varit oförmögen att inkludera under någon av de ovanstående rubrikerna. Jag har därför medvetet valt att spara dessa till den avslutande skissprocessen.

### 6.6.1 Huvudtorg

I avsnitt 5.3.4 *Fysiska rumsbildningar i Ostindieparken* angav jag användningen av flera torgbildningar som positivt. Detta på grund av att fler utkikspunkter underlättar för navigeringen på den spretiga och komplicerade kropp som utgör den södra expansionen. Det är emellertid även så att fler torg möjliggör för fler pauser längs med loopen där besökarna kan stanna upp, vila och besluta om vad de skall göra härnäst. Därför definierade jag i avsnitt 5.3.4 användningen av två skilda torg på Ostindieparken; ett i början av och ett halvvägs genom parken.

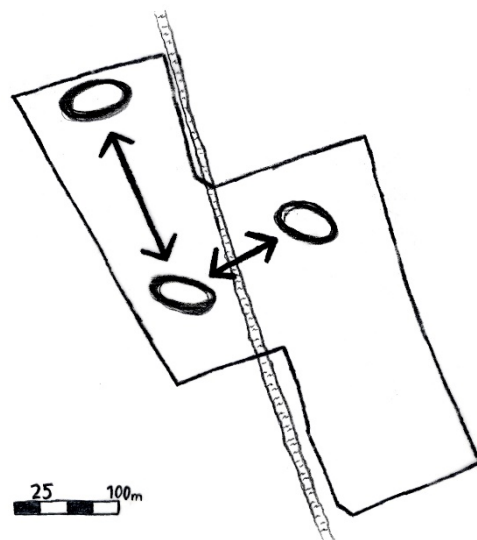
Efterhand som jag har skissat och kommit längre i min process har det dock visat sig att torgbildningarna behöver revideras. Vid tidpunkten för placering av de båda torgen kvarstod många strukturer att placera in på Ostindieparken. Jag saknade också vid placeringen en tydlig bild av hur

det Kinatematiserade landet skulle byggas upp. Det är därför som jag nu väljer att justera positionen för befintliga torgbildningar, samt väljer att addera ett ytterligare torg, för totalt *tre huvudtorg* på Ostindieparken.

När jag blev färdig med det tredje utkastet av Ostindieparken (figur 100) insåg jag att det fattas någonting på den södra delen av kvarteret Immeln. Vid den norra ingången till parken (mot den befintliga nöjesparken Liseberg) har jag sedan tidigare valt att placera ett entrétorg (Göteborgs hamn). Vid den södra entrén finns emellertid ingen liknande struktur. Förvisso leds besökarna från entréportalen in i det tematiserade inomhusområdet Maharadjans tempel, som kan liknas vid ett ankomsttorg. Men när besökarna väl leds utomhus finns det ingen liknande struktur för att stanna upp, titta på kartan och samla sig innan de bestämmer sig för åt vilket håll de vill gå. Istället leds besökarna direkt vidare på det ena eller andra hållet av loopen. Därmed föreslår jag uppförandet av ett liknande entrétorg, framför *Maharadjans tempel*, så som det entrétorg jag redan har definierat för Göteborgs hamn. Det är givetvis också positivt om besökarna kan ges möjlighet till en plats för att sitta ned och vila, samtidigt som de ges möjlighet att studera arkitekturen för det hinduistiska templet. Se *figur 101* för placering i plan.

De båda utplacerade torgen hamnar relativt nära varandra på den västra sidan av loopen. Jag anser därför att den östra sidan av loopen också bör kompletteras med en liknande struktur, för tre jämnt utplacerade torgbildningar över parken. Det gamla förslaget på torg i Kina låg mycket nära Maharadjans tempel, samt riskerade att hamna i skuggläge med såväl tempelbyggnad som parkeringshus nära inpå. Det gamla förslaget låg även strategiskt dåligt till med hänseende av att få attraktioner låg i direkt anknytning till torget. Jag föreslår därför att torgbildningen på det Kinatematiserade landet flyttas till en position framför det *Kejserliga palatset*.

En position framför palatset lämpar sig mycket bättre ur ett rytmsiskt, klimatologiskt och tematiskt perspektiv: Det Kejserliga palatset är beläget mitt emellan Göteborgs hamn och Maharadjans tempel på den östra sidan av loopen, vinkeln på palatsbyggnaden medger även att torgytan blir solexponerad under merparten av dagen. En placering framför palatset lämpar sig också mycket väl ur en narrativ synvinkel eftersom torgytan med fördel kan tematisera efter *Himmelska fridens torg*.



Figur 101: skissen visar på hur de tre huvudtorgen i Ostindieparken interagerar mellan varandra. Illustration: André Olsson (2017-08-27)

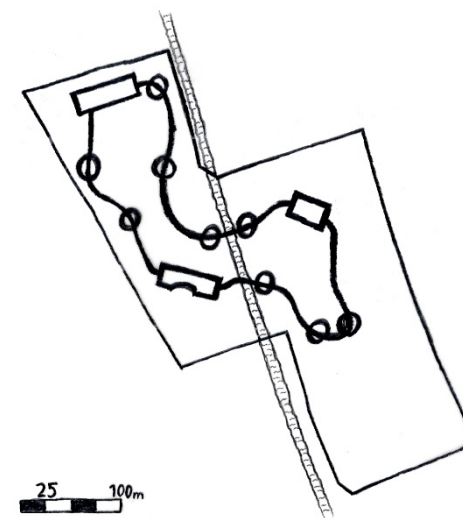
Genom att bruka tre skilda torg skapas en sekvens av siktlinjer som gradvis avslöjar mer innehåll, och som därför effektivt lockar besökarna djupare in i parken. Det ligger ett spänningsmoment i att inte kunna se allt som väntar i parken med en gång, vilket leder till en ökad utforskarlusta. Den sekventiella uppdelningen tror jag även kommer få parken att upplevas som större. Viktigt är dock att bibehålla en god orienterbarhet, vilket jag anser att den jämna fördelningen av torgtor gör.

## 6.6.2 Mindre torgbildningar

I föregående avsnitt definierade jag tre stycken *huvudtorg* för Ostindieparken. Det är emellertid min avsikt att skapa flera mindre torgbildningar längs med loopens layout. Jag har självklart inte för avsikt att låta samtliga

gångar utgöras av en jämntjock orm som slingrar sig genom parken. Enligt Gehl är det viktigt att berika rumsuppbyggnaden med kontraster i skalan (2010, s. 141). Genom att låta gångarna variera i bredd samt skapa olika former av avbrott ser designern till att det händer någonting hela tiden. En sekventiell rumsuppbyggnad och variation i skala ökar helhetsupplevelsen hos besökarna enligt Gehl, medan en allt för monoton rumslighet verkar tråkig (ibid).

Jag avser i enlighet med avsnitt 5.3.4 *Fysiska rumsbildningar i Ostindieparken* att sprida ut mindre torgbildningar för att skapa viloplatser mellan huvudtorgen. Mindre torg kan även placeras framför entrén till attraktioner, i skärningspunkten mellan olika strukturer eller där skissprocessen på andra sätt har visat att det behövs en öppning i rumsuppbyggnaden. Figur 102 utgör en enklare skiss som visar på vart dessa torg kan placeras i parken. Under produktionen av den slutliga situationsplanen kommer jag sedan till att experimentera med en variation i gångbredd. Dock med en minibredd av 8,5 meter för säkerställd framkomlighet på huvudgångarna, i enlighet med avsnitt 6.3.2. Det är min ambition att Ostindieparken skall upplevas som en dynamisk och levande plats, som är full av upplevelser.



Figur 102: skissen visar på hur de tre huvudtorgen på Ostindieparken kompletteras med mindre torgbildningar längs med layouten. Illustration: André Olsson (2017-08-27)

### 6.6.3 Övergripande rumslighet

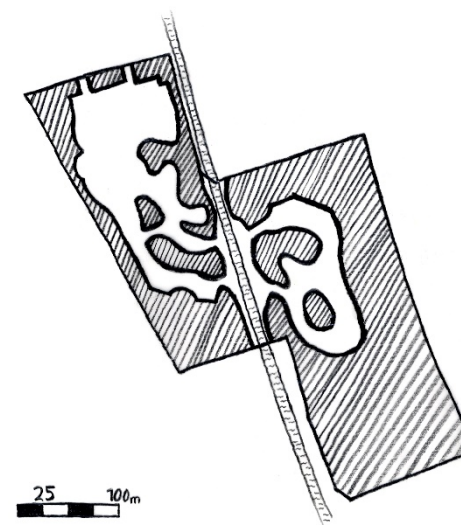
Nu när jag har definierat de mindre rummen på Ostindieparken tar jag även en snabb titt på den övergripande rumsligheten av den södra expansionen. Torgbildningar, gångar och andra ytor som de besökande parkgästerna kan beträda utgör avgränsade rum. Det existerar emellertid också ett större rum i parken som utgörs av de ytor vilka besökarna kan överblicka. Gehl refererar till detta fenomen som "mindre rum i det stora." [min översättning] (2010, s. 87-89) Mindre rum kan användas för att bryta upp större rum, i syfte att skapa gemytliga miljöer för uppehålle (ibid).

Jag har använt mig av Gehls metod i skapandet av till exempel Göteborgs hamn. Från kajkanten går det att överblicka en stor areal parkmark, inkluderat den Ostindiska övärlden och delar av Indien. Detta är ett medvetet designval som jag har gjort i syfte att måla upp en målerisk vy över Ostindieparken för de gäster som anländer från den befintliga nöjesparken Liseberg. Den stora rumsbildningen är även essentiell för det perspektivistiska djupet på kvarteret Immeln och en nödvändighet för att skapa de siktlinjer som jag definierade i avsnitt 5.4.8 *Val av huvudattraktion för den Ostindiska övärlden*. Rummet som jag ämnar skapa är emellertid 100 meter brett och över 150 meter långt. Kevin Lynch anger det därför som en risk att rummet är för stort, och att det som besökare inte går att relatera till skalan (1984, s. 157). Det är av denna anledning som jag har avgränsat kajen i Göteborgs hamn som en tydlig egen rumsbildning; ett mindre rum i rummet.

Jag har sedan tidigare definierat de mindre rumsbildningarna i Ostindieparken. I figur 103 nedan har jag gjort en skiss i syfte att åskådliggöra de övergripande rumsstrukturerna i parken. Dessa strukturer avgränsas i mångt och mycket av de byggnader som jag har uppfört längs

med områdesgränsen för den södra expansionen. Andra strukturer som utgör avgränsningar i synfältet och som delar in rummet är givetvis attraktioner samt större volymer av vegetation.

I figur 103 går det även att överblicka de övergångar med tätare rumsstrukturer som jag ämnade skapa i avsnitt 5.3.4. Genom att skapa en trängre passage på den Indiska och Kinesiska sidan om Mölndalsån hade jag för avsikt att kontrasten i skala skulle leda till att vattendraget upplevs som större. Jag har utnyttjat samma metod i övergången mellan den befintliga nöjesparken Liseberg och Ostindieparken i norr med syftet att den stora vattenmassan skall upplevas som än större, och utgöra en trovärdig representation för ett hav.



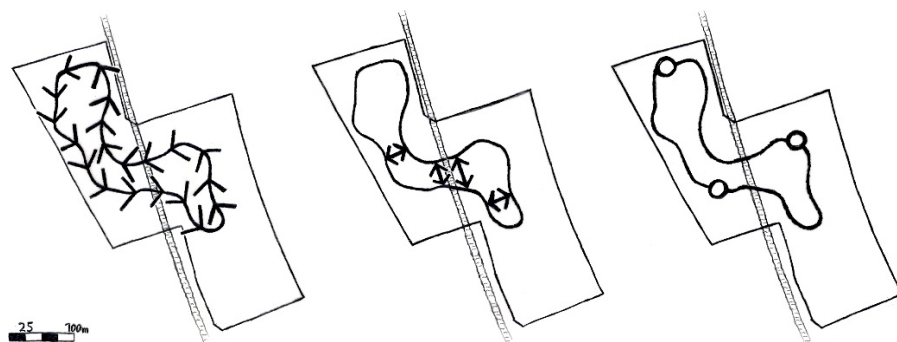
**Figur 103:** en skiss som visar på den övergripande rumsligheten i Ostindieparken. Element som visuellt delar in rummet är byggnader, attraktioner eller större volymer med vegetation. Illustration: Andree Olsson (2017-08-28)

### 6.6.4 Rörelsemönster

Med loopen som vald layout blir analysen för rörelsemönster på Ostindieparken relativ enkel att utföra. Enligt Mitrašinović är dock rörelsemönstret en av de ingående komponenter som skall beskrivas vid uppförandet av en masterplan (2006, s. 121). Jag har därför valt att beskriva flödet på Ostindieparken genom tre olika skisser som jag har sammanfogat i figur 104 nedan.



Loopen är endimensionell till sin layout. Besökarna har valmöjligheten att välja huruvida de vill gå runt parken i ett varv medurs eller moturs. I övrigt finns det få val att göra. För att underlätta för besökarna har jag emellertid skapat genvägar längs med layouten på strategiskt utvalda punkter. Dessa genvägar medför att besökarna kan ta sig snabbt ifrån ett område till ett annat, samt undviker att onödiga flaskhalsar skapas som påverkar flödet negativt (Mitrašinović, 2006, s. 141). Slutligen har jag valt att illustrera de *pauser* som jag valt skapa längs med loopen. Jag har här endast valt att visa upp huvudtorgen. Självklart utgör de mindre torgen samt utspridda bänkar i parken också vilopunkter, men för dessa hänvisas till figur 102 respektive den schematiska designen.



**Figur 104:** tre skisser som beskriver rörelsemönstret på Ostindieparken. Den vänstra skissen visar på huvudflödet och rörelseriktningen runt parken. Rörelseriktningen i skissen är moturs, men besökarna kan givetvis även välja att vandra runt parken i medurs riktning. Den mellersta skissen visar på de genvägar som jag har skapat i loopen. Den högra skissen visar på pauser i layouten. Illustration: André Olsson (2017-08-28)

### 6.6.5 Narrativ

Jag definierade i inledningen till kapitel 6.2 att narrativa element bör vävas in i layouten på Ostindieparken. Som gick att läsa i avsnitt 6.2.2 *Loopen* lämpar sig också den valda layouten särskilt väl för historie-

berättande. Loopens endimensionalitet medger att designern kan bygga upp olika scener vartefter besökarna rör sig genom parken. Upplevelsen av loopen kan därmed liknas vid en film som spelar upp sig framför besökarnas ögon. Mitrašinović skriver också att layoutens enkla geometri lämpar sig väl för avbrott och överraskningar längs med vägen (2006, s. 142).

Redan i avsnitt 5.2.1 *Indelning av tematiska områden* etablerades användningen av layout som en del av tematiseringen. Jag beskrev hur besöket på Ostindieparken återspeglar en resa med det svenska Ostindiska kompaniet. Besökarna itar sig rollen som matrosar vilka seglar över världshaven och besöker olika exotiska länder. Resan tar sin början i *Göteborgs hamn* (förutsatt att besökarna kommer ifrån Liseberg). I hamnen möts besökarna av marknadsstånd, liv och rörelse. Centralt på kajen ligger det *Ostindiska huset* där besökarna bestämmer sig för att ta värvning i handelskompaniet. På *utställningen* i huset får de en närmare beskrivning av expeditionen som väntar. Matroserna kliver så ombord på den ståtliga ostindiefararen *Friedericus rex Sueciae* för avfärd mot Ostindien. Halvvägs mot sitt mål stannar skeppet i *den Ostindiska övärlden* och besökarna kan ta del av de många frodiga växter samt de exotiska, men utrotningshotade, djuren. Illa ovetandes lurpassar det också pirater på den svenska besättningen. Efter att ha undkommit *Emanuel Wynnes* beryktade svarta flagg med blotta förskräckelsen fortsätter svenskarna, lätt sargade men nyprovanterade, mot den *Indiska kontinenten*. I Indien väntar farliga djur i den tunga djungelvegetationen, och vid hamnen står de brittiska soldaterna och vaktar vid handelsutposterna. Ingen som inte är medlem i *det Brittiska imperiet* tillåts köpslå. De nedstämda svenskarna bjuds dock in till att ta del i utgrävningen av det mystiska *Maharadjans förlorade tempel*. Britterna

lovar svenskarna att de får ta del av skatterna om de anmäler sig som frivilliga testpersoner i den gruvbana som de byggt långt in i de utforskade delarna av templet. Efter en omskakande upplevelse seglar det svenska Ostindiska kompaniet tomhändert vidare mot den nya destinationen: *Kanton*. I Kina tillåts samtliga europeiska länder handla under fri konkurrens. När Friedericus rex Sueciae seglar in genom *Pärflodens delta* syns de många nationaliteternas flaggor svaja ovanför *faktoribyggnaderna*, och i fjärran kan *Lejontornet* skimras uppe på Lotusberget, signalerande mot de inkommande skeppen. På grund av att Sveriges handelsintresse i Kina ökat kraftigt på sistone erbjuder *du*, som matros i det Ostindiska kompaniet, till att följa med på en resa bortom den stängda hamnen i Kanton. Som en av få utvalda utlänningar får du äran att besöka *det Kejserliga palatset* i Beijing. Under resan får du ta del av mytomspunna sägner och vacker kinesisk arkitektur. Kejsaren är till och med så nöjd med det svenska Ostindiska kompaniets stärkta närvaro att du erbjuds med på en utflykt upp för *Gula floden*, och upp till de förtrollade *Longmennegrottorna*. Det sägs att magiska karpfiskar skall simma djupt inne i grottorna. Och vem vet; kanske är det du som får möjligheten att se en livs levande drake flyga upp mot skyn? Vid den här tidpunkten har ostindiefararen i Kantons hamn lastats full till bredden med porslin, te och övriga handelsvaror. Det har blivit dags att lätta ankare och segla tillbaka mot Göteborgs hamn. Och så börjar den långa, spännande och lärorika resan hem igen!

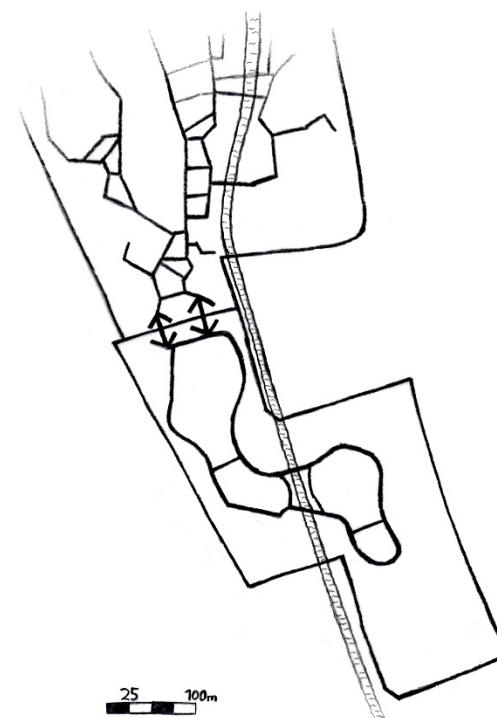
Den detaljerade uppbyggnaden och utformningen av respektive scén som spelar upp sig under besöket till Ostindieparken kommer att definieras i den schematiska designen. Det är under den schematiska designen som parken får liv och historieberättandet ges fysisk form och volym. Mitrašinović skriver också att den schematiska designen vanligtvis

innefattar uppförandet av *storyboards* i syfte att precisera den narrativa progressionen ytterligare (2006, s. 121). Skapandet av överraskningar och avbrott i layouten, vilka jag definierade i avsnitt 6.5.5 *Flexibla attraktioner*, ser jag också som en tydlig del av den schematiska designen.

#### 6.6.6 Norra entrén

Tidigare i uppsatsen har jag definierat den norra entrén till Ostindieparken som en tätare struktur med två gångar vilka ansluter till den befintliga nöjesparken Liseberg. Jag har emellertid aldrig utfört någon djupare analys av placeringen till entrén. Positioneringen i Göteborgs hamn är den enda rimliga för den norra entrén, men den exakta placeringen av gångar bör utredas. Den befintliga anslutningen av gångarna hänger endast kvar som en rest ifrån min tidiga skissprocess. Jag bestämde mig därav för att göra ett platsbesök 2017-08-12 i syfte att detaljstudera övergången.

Sedan tidigare finns det en entrégång väster om samt en entrégång öster om det *Ostindiska huset*. Placeringen på ömse sidor om Ostindiska huset



**Figur 105:** en skiss som visar på kopplingen mellan layouten på Ostindieparken och den befintliga nöjesparken Liseberg. Entrégångarna på ömse sidor om Ostindiska huset är markerade. Illustration: André Olsson (2017-08-29)

är lämplig med hänseende till att den förstärker byggnadens centrala placering på kajen. Med servicefunktioner placerade på bottenplan av Ostindiska huset är det också naturligt att entrégångarna anordnas i direkt anslutning till byggnaden. Under mitt platsbesök fann jag att den västra av entrégångarna ansluter väl mot huvudgången som löper i nordsydlig riktning genom nöjesparken Liseberg. Huvudgången på Liseberg avslutas idag med den södra entrén. Det blir därmed logiskt att huvudgången efter öppnandet av Ostindieparken ansluter till den nya entrén mot Ostindieparken i söder.

Den östra entrégången ansluter också väl mot den mindre gång som löper förbi *Spelhuset* på Liseberg. Trots att det är en mindre gång fann jag under mitt platsbesök att den har ett relativt stort flöde av besökare. Gången är även det naturliga transportvalet för många av besökarna som vandrar ifrån *Mechanica*, *Balders hage* eller den östra delen av nöjesparken och mot den södra entrén. Därmed ser jag det som rimligt att behålla kopplingen från den östra delen av nöjesparken mot den nya expansionen i söder. Dock fann jag under mitt platsbesök att det kommer krävas en mindre justering av den östra entrégången. Det kommer att krävas en flytt på några meter i östlig riktning jämfört med min originalskiss. Justeringen kommer leda till att arealen för det Ostindiska huset ökar något. Detta ser jag emellertid endast som positivt.

Med placeringen av den norra entrén fastslagen återstår att göra en kortare kommentar kring anpassningen mellan den befintliga nöjesparken och Ostindieparken. Placeringen av den östra entrégången kommer leda till att attraktionen *Drakbåtarna* måste flyttas. Attraktionen utgör endast en mindre barnkarusell, och flytten blir till ett litet ingrepp i sammanhanget. En mer omfattande förändring är att det kommer krävas en *tematisk anpassning* av materialet på den södra delen av nöjesparken

Liseberg. Delar av detta arbete har redan gjorts då två av de närliggande attraktionerna är tematiserade till en 1700-talssmedja (*Mechanica*) respektive har försetts med ett mer allmänt Kinatema (*Hanghai*). Övriga restauranger, souvenirbutiker, markbeläggningar etcetera bör emellertid ses över. Anpassningen innebär inte att samtliga strukturer byts ut mot ett Göteborgstema. Istället bör en gradvis övergång ske mellan de båda parkerna i syfte att undvika tematiska konflikter. Hench skriver att en allt för abrupt övergång kan leda till att besökarna känner sig förvirrade, och att trovärdigheten blir lidande (Hench & van Pelt, 2008, s. 78-79).

#### 6.6.7 Besökstid

Mitrašinović skriver att det är brukligt att besökstiden för den genomsnittliga temaparkskunden fastställs som en del av *programmet* (2006, s. 120-121). Jag valde emellertid medvetet att undvika en definition av besökstiden under programfasen. Den södra expansionen är liten till ytan, och tiden det tar för en kund att besöka parken var helt upp till hur mycket innehåll som jag lyckades klämma in på den begränsade arealen. Min ambition har hela tiden varit att innehållet skall vara så pass omfattande att parken klarar sig på egen hand, som en *second gate*. Nu när alla moment som föranleder upprättandet av en masterplan är avklarade kan jag också dra slutsatsen att Ostindieparken till sitt innehåll vad gäller attraktioner och upplevelser mycket väl skulle klara sig för ett heldagsbesök. Det är emellertid så att jag under mitt platsbesök 2017-08-12 tydligt blev påmind om hur pass liten den södra expansionen är. Jag vandrade till fots runt min föreslagna layout, på den cirka kilometerlånga loop. Promenaden gick snabbt, och trots det rika innehållet på Ostindieparken tror jag att besökarna inte kommer att spendera mycket mer än en halvdag i parken.

Om jag räknar med att genomsnittsbesökaren till Ostindieparken spenderar mellan 6 och 8 timmar i parken anser jag det ändå vara berättigat att räkna den södra expansionen som en egen park, och en second gate. Den befintliga nöjesparken Liseberg utgör idag ett heldagsbesök varför besökarna framöver kommer behöva spendera minst två dagar om de vill tillgodogöra sig innehållet i de båda parkerna. Långväga gäster kommer även att behöva utnyttja det parkintegrerade hotellet om de vill ta del av allt som finns att erbjuda, och därmed uppfylls styrelsens mål om att Liseberg skall utvecklas till en resort.

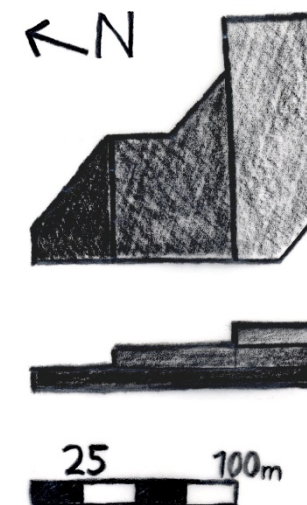
### 6.6.8 Solanalys

Jag har i den löpande texten varit knäpphändig med att referera till designval med hänseende av solexponering. Uppsatsen skulle bli mycket omfattande om jag motiverade varenda designval i detalj. Jag har dock i skissprocessen genomgående övervägt placering och komposition av de olika elementen i deras förhållande till gällande väderstreck. Som gick att läsa i avsnitt 2.4.5 *Väder och klimatförändringar* har Göteborg en förhållandevis hög årsnederbörd, och det var av denna anledning som arkitekt Arvid Bjerke valde en ljus och skär färgsättning vid uppförandet av nöjesparken inför Jubileumsutställningen 1923 (Liseberg, 2015b). Det blir därmed viktigt att ta de många gråa västkustdagarna i beaktning och att på Ostindieparken jobba med en övervägande varm färgskala, samt att utnyttja de soltimmar som erbjuds på bästa sätt.

Det normala förfarandet vore att placera skrymmande konstruktioner i norr för att undvika att de kastar sina skuggor över resterande strukturer i parken. Scenariot på Ostindieparken kräver emellertid andra lösningar. Den norra delen av kvarteret Immeln angränsar mot nöjesparken Liseberg, varför större konstruktioner som uppförs här riskerar att skugga den befintliga parken. På den andra änden av tomten angränsar det sedan

tidigare ett sex våningar högt kontorshus. Därmed riskerar de södra delarna av kvarteret Immeln att upplevas som mörka under delar av året. På kvarteret Spindeln finns en liknande problematik. Jag har själv föreslagit placeringen av det parkintegrerade parkeringshuset i söder. De rumsliga analyser som jag har gjort visar att en placering av parkeringen på den sydostliga avstickaren frigör viktig parkyta på den övriga tomten. Därmed riskerar dock de södra delarna av Kinalandet att skuggas av den stora byggnaden för parkeringshuset.

Jag har skissat på en lösning för att behandla problematiken med de höga byggnaderna i söder. Genom att uppföra parkeringshuset i tre skilda sektioner med stegrande höjd söderöver minimerar jag området parkmark som skuggas framför byggnaden. Den slutliga höjden på respektive sektion beror på hur många parkeringsfickor som trafikplaneraren lyckas få plats med i parkeringshuset. I skissen till höger har jag räknat med att varje sektion är 10, 20 respektive 30 meter hög. Det är min ambition att även Maharadjans tempel skall nyttja en liknande gradvis övergång för att maximera solinstrålningen på det Indien-tematiserade landet. De bakre delarna av templet designas högre, för att kunna få plats med de högsta partierna av berg- och dalbanan, medan de främre delarna av tempelbyggnaden får en lägre höjd i syfte att minimera arealen skugga. Inomhusbyggnaden är i sig också delvis en lösning för att hantera



Figur 106: skissen visar på hur det genom en sekventiell uppbyggnad av parkeringshuset går att minimera skuggan på den södra delen av Kinalandet. Överst: en planskiss. Undertill: en sektion. Illustration: André Olsson (2017-08-30)



skuggproblematiken. Maharadjans tempel utgör en uppvärmd och väderskyddad miljö året om, till skillnad från den skuggmiljö som hade varit rådande om templet inte byggts.

Övriga delar av Ostindieparken har jag medvetet försökt lämna öppna och solexponerade. Fokus har här legat vid solinstrålning under öppettiderna; det vill säga från lunch och fram mot eftermiddag och kväll. Jag har till exempel medvetet placerat den största av alla attraktioner i parken (*Drakporten*) längst ned i det sydöstra hörnet. På så sätt kommer det Kinatematiserade landet att skuggas under förmiddagen, men från klockan 10-11 och fram till och med sen kväll kommer området vara solexponerat. Jag har på samma sätt lämnat Göteborgs hamn och den Ostindiska övärlden öppna för att optimera soltimmarna. De båda huvudtorgen i Göteborgs hamn och Kina ligger inbäddade i vindskyddat och solexponerat läge. Se utkast 3 (figur 100) samt rumsanalysen i figur 103 för en tydligare bild över orientering av strukturer på Ostindieparken.

#### 6.6.9 Byggteknisk analys

Som landskapsarkitekt saknar jag de geotekniska kunskaper som en ingenjör besitter. Jag har under författandet av uppsatsen emellertid hela tiden försökt bära med mig de platsspecifika analyser som jag sammanfattade i kapitel 2.4. Det är min ambition att Ostindieparken skall utformas i samklang med landskapet, och att onödigt dyra eller komplicerade lösningar skall undvikas. Det är därför som jag nedan presenterar en kort analys till hur jag har hanterat uppförandet av masterplanen ur byggtekniskt synvinkel.

I avsnitt 5.4.6 *Val av huvudattraktion för hela parken* motiverade jag att Nordens största och häftigaste berg- och dalbana bör uppföras på Ostindieparken. Vid valet av huvudattraktion resonerade jag emellertid

också kring att berg- och dalbanan trots dess höjd och hastighet borde utformas med ett så kompakt fotavtryck som möjligt. Askmar och Lindström rekommenderar i den geotekniska förundersökningen att all grundläggning av större konstruktioner på den södra expansionen skall utföras med hjälp av *pålning* (2009, s.6-7). Det kompakta fotavtrycket för den fyrdimensionella berg- och dalbanan medför att samtliga stöd kan grundläggas på en gemensam betongplatta. Därmed undviks utspridda grundfundament och pålningsarbetet minimeras. Enligt den geotekniska förundersökningen bör även övriga attraktioner och byggnader på den södra expansionen pålas. De båda inomhusområdena, parkeringshus, hotell och attraktioner med ett kompakt fotavtryck utgör därmed inga problem ur grundläggningssynpunkt.

Askmar och Lindström skriver att befintlig bärighet i jordlagerna bedöms som tillfredsställande för gång-, cykel- och biltrafik (ibid). Därför behövs inga åtgärder vidtas utöver de normala vid uppförande av vägar eller områden med vegetation. Tvärt om utgör vegetationen endast ett positivt inslag eftersom växtrötter binder lösa jordar och bidrar därmed till ökad stabilitet. Vad som jag däremot finner mer tveksamt är hur de utspridda attraktioner, såsom barnberg- och dalbanan, samt de stora vattenmassorna skall hanteras ur byggteknisk synvinkel. I synnerhet vattenmassorna är omfattande till sin utbredning, men de utgör också en mindre belastning än en motsvarande 60 meter hög stålkonstruktion. Eventuellt är det därför möjligt att använda *lättyllnad* under dessa strukturer. Jag vågar dock inte uttala mig om dessa frågor som landskapsarkitekt, utan hänvisar till utbildad geotekniker för ett slutgiltigt beslut.

Den södra expansionen utgörs emellertid inte uteslutande av lera och friktionsjord. Som jag skrev i avsnitt 2.4.4 *Geologi och topografi* existerar det en mindre urbergsformation strax norr om centrum på den södra

parkeringen (se figur 18). Denna urbergsformation ligger rakt ovanpå den föreslagna vattenmassan framför det tematiserade området Göteborgs hamn. Rivning av urberget utgör en oangelägenhet. Sprängning och bortforsling av bergmassorna bidrar till en extra kostnad, samtidigt som urbergsformationen skulle kunna ha använts proaktivt för attraktioner som kräver en god bärighet. Jag har i min skissprocess varit medveten om denna problematik. Dock har mina analyser visat att såväl den narrativa trovärdigheten som rumslighet och kopplingen mellan de tematiska områdena på kvarteret Immeln är beroende av vattenmassan framför Göteborgs hamn. Därmed blir rivningen av urberget en nödvändig kostnad att ta.

#### 6.6.10 Farligt gods

Som avslutning avser jag att ta upp problematiken kring farligt gods som transporteras på Europaväg 6 och järnvägen öster om den södra expansionen. I mitt samtal med Lars-Erik Hedin nämnde han att farligt gods innebär en risk för explosion och brand, varför åtgärder måste vidtas (2014). Dessa åtgärder kan utgöras av en *buffertzon* eller uppförandet av *skyddsmurar* (ibid).

Under mitt platsbesök 2017-08-12 vandrade jag runt för att se hur verksamheter i närheten har löst problematiken. I direkt anslutning till det föreslagna parkeringshuset, söder om kvarteret Spindeln, ligger det höga kontorshuset. Dessa hus skyddas av en cirka 2,5 meter hög och 30-40 centimeter tjock skyddsmur. Under mitt första platsbesök till parken (2014-12-04) var dessa kontorshuset fortfarande under konstruktion. Därmed drar jag slutsatsen att de åtgärder som har vidtagits vid uppförande av kontorshuset följer aktuellt regelverk.

Jag avser att på Ostindieparken hantera problematiken kring farligt gods med uppförandet av en liknande skyddsmur som den i figur 107 nedan. En buffertzon skulle ta upp mycket stor areal, och som jag har konstaterat flera gånger förut är parkmarken begränsad på den södra expansionen. De relativt begränsade måtten på skyddsmuren gör dessutom att den går att klämma in mellan den nya föreslagna vägen för transporter och tomtgränsen på kvarteret Spindeln. Därmed behöver jag ej heller göra några förändringar i temaparken från det utkast som jag presenterade i figur 100.



*Figur 107* Till vänster: en skiss över föreslagen placering av skyddsmur. Till höger: skyddsmuren som separerar kontorshuset söder om kvarteret Spindeln med Europaväg 6 och järnvägen. Illustration/foto: Andrée Olsson (2017-08-30); Andrée Olsson (2017-08-12)

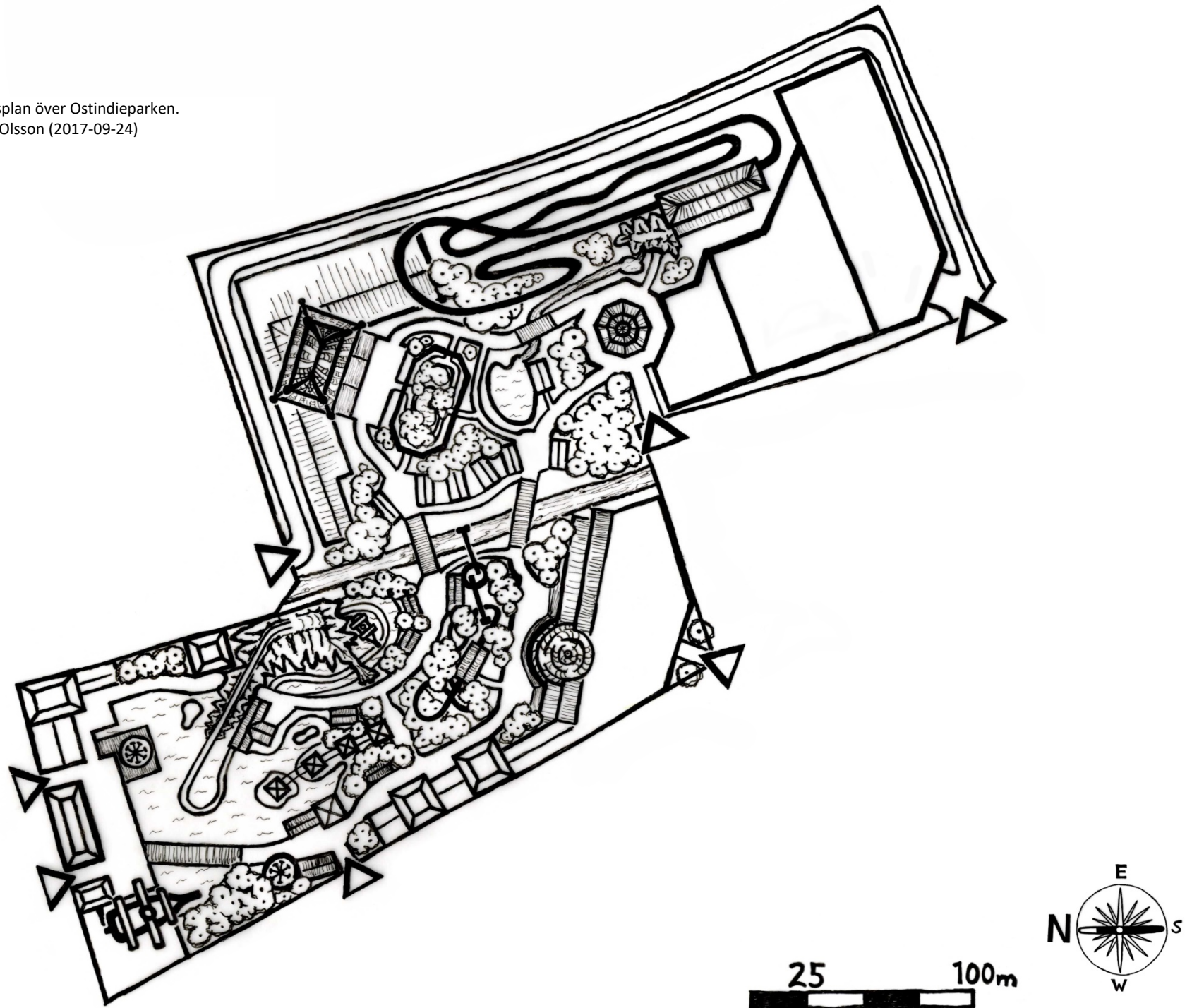
## 7.1 Redovisning masterplan

John Hench menar att en masterplan inte behöver inkludera samtliga detaljer i parken (Hill, 2011). Det är under den schematiska designen som den detaljerade gestaltningen sker. Viktigast enligt Hench är istället att masterplanen förmedlar den övergripande strukturen av parken med dess bärande element och attraktioner (ibid). I en tidig fas av projektet som denna är designen i själva verket lös och kan komma att ändras snabbt när områden börjar detaljstuderas eller yttre förutsättningar förändras. Hench menar därför att precisionen i masterplanen inte är lika viktig som att förmedla den atmosfär som man önskar skapa i parken, samt den vibrerande spänningen inför attraktionerna som besökarna skall komma att få uppleva (ibid). Detta förhållningssätt stämmer väl överens med min vision över masterplanen för Ostindieparken. Det finns för mig många faktorer som i nuläget är okända; som till exempel den totala budgeten för projektet, mer detaljerad information om de byggnadstekniska förutsättningarna, samt behovet av en mer omfattande marknadsundersökning. Det finns i dagsläget heller ingen konkret tidplan att jobba efter. Jag ser därför mitt förslag till masterplan snarare som en vision än ett färdigt förslag. Det är min ambition att kunna visa på den spänning och den atmosfär som Ostindieparken kommer att erbjuda när parken öppnar. Det är även min ambition att visa på den layout, rumsliga uppbyggnad, det narrativ och de attraktioner som jag finner mest lämpliga för den framtida expansionen av Lisebergs nöjespark.

Jag ämnar nedan sammanfoga de element som jag tagit fram under kapitel 4.1 *Konceptfasen*, 5.1 *Programfasen* samt 6.1 *Masterplanning* till en sammanhängande masterplan. Redovisningen av masterplanen görs i enlighet med Mitrašinović i form av en *situationsplan*. För att förmedla den stämning, de strukturer och de attraktioner som jag har föreslagit på

Ostindieparken kommer situationsplanen kompletteras inför den muntliga presentationen med de skisser och bilder som jag har tagit fram under uppsatsens skrivande. Se *figur 108* nedan för den färdiga situationsplanen.

*Figur 108:* situationsplan över Ostindieparken.  
Illustration: Andrée Olsson (2017-09-24)





## 8.1 Detaljer

I enlighet med avsnitt 1.6 *Produkt* kommer jag ej fördjupa mig i den schematiska designen av Ostindieparken. Dock är det viktigt att dra upp några riktlinjer för det framtida arbetet med den detaljerade gestaltningen. Jan Gehl beskriver i boken *Livet Mellem Husene* hur det är de små detaljerna som avgör kvaliteten på utemiljön (s. 129-131, 2006). Genom ett väl utfört planeringsarbete läggs grunden för en funktionell plats fylld av lek, sociala möten och möjligheter. Det är emellertid "endast genom noggrann hänsyn i detaljarbetet som dessa möjligheter kan förverkligas; eller, ifall att detaljarbetet negligeras, som möjligheterna går förlorade." [min översättning] (Gehl, 2006, s. 131)

Som går att läsa i avsnitt 5.3.5 *Detaljer i rumsuppbyggnaden* kan detaljeringsgraden i temaparken påverka den upplevda skalan på rummet, och därigenom även intimiteten och värmen på platsen. Som vi kunnat läsa tidigare har en hög detaljeringsgrad också en tydlig inverkan på gångtempot i parken. John Hench tillägger att detaljer är av största vikt för att besökarna skall sjunka in i den fantasivärld och de berättelser som designern skapar (Hench & van Pelt, 2008, s. 78). Hench skriver att trovärdigheten i miljöerna hänger på detaljerna. Inkorrekta detaljer, eller avsaknaden av detaljer, kan leda till att besökarna inte övertygas av den uppbyggda miljön, och den teatrala verklighetsflykten uteblir. Som exempel skriver Hench att det var den bakomliggande faktorn till att Disney använde autentiska dörrhandtag från sekelskiftet 1900 för alla dörrhandtag på shoppinggatan Main Street USA (ibid).

Enligt John Hench är det viktigt att intrycket som besökarna får av en plats på långt håll även valideras när besökarna kommer nära inpå detaljerna (Hench & van Pelt, 2008, s. 78). Lika viktigt är att detaljer som motsäger

varandra undviks, då de annars kan få besökarna att känna sig förvirrade, eller rent av lurade (ibid). Hench skriver att det är därför som även de basala funktionerna, såsom papperskorgar och toaletter, ingår i det övergripandet temat på Disneyland (Hench & van Pelt, 2008, s.19-20). Däremot bör inte detaljeringsgraden överdrivas. Endast de detaljer som är viktiga för att validera miljön, eller föra berättelsen framåt, bör få plats inom parken. I annat fall riskerar miljön upplevas som ett oorganiserat gytter av visuella konflikter (a.a., s. 78).

För att uppnå ett gott resultat i arbetet med detaljerna krävs det att samtliga av kroppens sinnen inkluderas (Hench & van Pelt, 2008, s. 1-2). Syn, hörsel, känsel och lukt bidrar alla till att validera en miljö. Ett väl utfört detaljarbete där alla sinnen samverkar kan därför leda till en förhöjd helhetsupplevelse. Motsägelser mellan de olika sinnesuttrycken kan tvärt emot i enlighet med stycket ovan bidra till en icke sammanhängande upplevelse, och bidra till förvirring eller besvikelse. Hench skriver att även färg och ljus utgör viktiga detaljer i utformningen av temaparken (Hench & van Pelt, 2008, s. 69 & 108). Tyvärr negligeras ofta dessa karaktärer. Hench skriver att såväl färgsättning under dagtid som belysning nattetid har en stor inverkan på upplevelsen av rumslighet, är avgörande för atmosfären i parken och utgör en av grundpelarna för historieberättande (ibid).

Jag anser det orimligt att i Ostindieparken ligga på den nivån i detaljarbetet som Disney gör. Däremot gäller det att under den schematiska designen vara medveten om detaljernas betydelse för parken. Det blir viktigt att i det fortsatta arbetet jobba med färg och form, men även att jobba med spår som appellerar till samtliga av våra sinnen. I likhet med Hench gäller det självklart att också jobba med en enhetlighet

i parken för att undvika motsägelser i detaljarbetet som riskerar att förvirra besökarna.

Jag har sedan tidigare definierat att jag på Ostindieparken vill jobba med en övergripande intim rumsuppbyggnad och varm färgskala. Ostindieparken är en produkt för underhållning och mitt mål är därför att skapa en inbjudande och välkomnande miljö. Som komplement till rumsuppbyggnad och färgskala bör det fortsatta arbetet i den schematiska designen fokusera på väl genomtänka detaljer och lösningar som tilltalar alla våra sinnen. Slutligen anger Hench att även skönhet är en viktig faktor (Hench & van Pelt, 2008, s.17). Människan tilltalas av vackra former och kompositioner. Hench skriver:

*”Även skönheten i objekt är viktig. Oavsett funktion, och vilket budskap som designern vill förmedla, så är det viktigt att formerna har en inneboende skönhet och är behagliga att titta på. Skönhet skapar välbehag och verkar tillfredsställande för sinnen.”* [min översättning] (Hench & van Pelt, 2008, s.17)

## 9.1 Diskussion

Nöjesparken Liseberg i Göteborg offentliggjorde under 2014 planerna på att expandera parken söderöver. I planerna ingår två tomter om totalt 7 hektar parkmark, vilket utgör ett område motsvarande cirka en tredjedel av den befintliga nöjesparken. Innehållet på expansionen är inte fastställt i dagsläget, men såväl det interna designteamet som externa konsulter har kopplats in i syfte att ta fram en plan för området. Målet för den här uppsatsen har varit att producera ett alternativ till den masterplan som Liseberg själva tar fram. För att kunna uppnå målet har jag varit tvungen att utföra dels en platsspecifik analys av området och dels läsa på om de metoder som temaparksdesigners använder sig av.

I de platsspecifika analyserna har jag utöver en geografisk utredning av den södra expansionen även grävt ner mig i de historiska förutsättningar som föranleder bildandet av Liseberg och Göteborgs stad. Jag har i analyserna letat efter unika kvaliteter och karaktärer som kan användas för att bygga upp ett tematiskt koncept. I historieavsnittet uppmärksammade jag bland annat sjöfarten och det internationella Göteborg. Särskilt utmärkande anser jag det svenska Ostindiska kompaniet vara. Ett tema baserat på ostindiehandeln utgör en unik kvalitet för Göteborg som stad samtidigt som det lämpar sig väl för historieberättande. Avslutningsvis uppmärksamade jag i den platsspecifika analysen det ramverk som Liseberg själva tagit fram, i vilket de specificerar den framtida utvecklingen av parken med en ökad konceptualisering, året runt verksamhet, parkintegrerat boende och parkering samt öppnandet av en second gate.

Vid inläsningen av metoder för temaparksdesign har jag framförallt följt två teoretiker. Arkitekten Miodrag Mitrašinović analyserar och redogör

för tematiserade landskap, och i synnerhet temaparker, i boken *Total Landscape, Theme Parks, Public Space*. Turismgeografen Salvador Anton Clavé har å sin sida i det allomfattande verket *The Global Theme Park Industry* sammanfattat allt som har att göra med planering, design, ekonomi, konstruktion och drift av temaparker. Tillsammans beskriver de båda författarna en likartad process som inleds med ett koncept och som sedan fortsätter med uppförandet av ett program och en masterplan. I programfasen definieras de olika tematiska områdena, rumsuppbbyggnaden får en beskrivning samt huvudattraktionerna väljs. I masterplanen har jag definierat layout, infrastruktur och vegetation, samt placerat in de resterande attraktionerna. Masterplanen redovisas i enlighet med Mitrašinović och Clavé i form av en situationsplan där besökarnas fulla upplevelse, från det att de ankommer tills det att de går hem, beskrivs. Designprocessen avslutas sedan med den schematiska designen, i vilken detaljerad utformning och projektering redovisas.

Jag har i överensstämmelse med min frågeställning följt den arbetsmetod som Mitrašinović och Clavé beskriver för att sedan ta hjälp av diverse temaparksdesigners, vetenskapliga undersökningar och litteratur på ämnet för att komma vidare i min designprocess. Där teorier för temaparksdesign har saknats har jag vänt mig till teoretiker inom stadsplanering för att beskriva rörelsemönster och rumsuppbbyggnad av det alternativa gestaltningsförslaget till den södra expansionen av Lisebergs nöjespark.

## 9.2 Att beskriva design genom en akademisk uppsats

Jag har i kapitel 9.1 ovan sammanfattat min arbetsgång under uppsatsskrivandet, och därmed även besvarat min frågeställning. I kapitel 1.2 frågade jag hur den historiska utvecklingen och platsförutsättningarna såg ut, hur dagens designers av temaparker jobbar, samt hur jag kan

inkorporera dessa strategier för att använda mig av dem i mitt förslag till masterplan. Dessa frågor har jag besvarat löpande under uppsatsens gång i takt med att jag utvecklat mitt gestaltningsförslag. Jag kommer inte diskutera de ingående designvalen ytterligare, då jag konsekvent har fört ett resonemang kring mina beslut under respektive kapitel. Situationsplanen som jag presenterade i kapitel 7.1 kan även sägas utgöra den slutliga reflektionen över hur mina tankar i designprocessen har gått. Jag kommer istället nedan till att fokusera diskussionen kring den problematik som jag har funnit i processen att kombinera en vetenskaplig uppsats med ett gestaltningsförslag.

När jag meddelade kursledning och min handledare om att jag ville göra min masteruppsats som ett gestaltningsförslag blev jag presenterad två valmöjligheter. I syfte att motsvara de krav som ställs för en akademisk uppsats på E-nivå skall arbetet inkludera en grundlig litteraturstudie som visar på studentens analytiska förmåga. Det första valet av arbetsmetod som min handledare Arne Nordius presenterade för mig var därför att först utföra ett gestaltningsförslag, baserat på mina befintliga kunskaper som landskapsarkitekt, för att därefter i en följande litteraturstudie ta hjälp av vetenskapliga fakta och dissekera, analysera och teoretisera kring mina designval. Bakgrunden till att jag ville göra min masteruppsats som ett gestaltningsförslag för Liseberg var ehuru, som gick att läsa i inledningen, för att utveckla mina nyvunna temaparkskunskaper som jag tagit del av under min arkitektpraktik, och vidareutveckla dem som förberedelse inför en eventuell karriär inom branschen. Därav fann jag inte den första arbetsmetoden som ett fullgott alternativ eftersom jag i min masteruppsats hade som ambition att tillgodogöra mig så mycket temaparksteorier som möjligt.

Den andra arbetsmetoden som Nordius presenterade för mig utgick ifrån en djuplodande förstudie i vilken vetenskapliga fakta och beprövade erfarenheter inhämtas. Förstudien utgör sedan grund för de beslut och det resonemang som jag för kring mina val i designprocessen. Denna andra arbetsmetod stämde mycket bättre överens med mina ambitioner och den frågeställning som jag formulerat i kapitel 1.2. Därav har innehållet i den här uppsatsen kommit att bygga på en omfattande inläsning av material vilket sedan har presenterats i uppsatsen och legat till grund för mina beslut.

Den valda arbetsmetoden svarar väl mot frågeställningen om hur dagens designers av temaparker jobbar. Metoden har dock upplevts som kantig, och det har varit en oerhört tidskrävande process att motivera samtliga designbeslut som har tagits med hjälp av litteraturstudier. Det är min uppfattning att upplägget för en akademisk uppsats inte svarar väl mot den arbetsprocess som vi fått lära oss på landskapsarkitektprogrammet. Arkitektens arbetsmetod är intuitiv. Flera designbeslut skall hanteras, och det kan vara svårt att hålla reda på alla parametrar på en och samma gång. Arkitekten brukar därför skissen som verktyg. Han testar sina idéer med pennan, förkastar dem och reviderar sedan sin skiss. Metoden är dynamisk och det gäller att hela tiden väga de olika parametrarna mot varandra. Skissprocessen är även undersökande till sin natur, och leder ofta till att nya parametrar uppdagas. Parametrar som kanske inte hade gått att analysera fram med hjälp av vetenskapliga teorier.

Jadwiga Krupinska, professor emeritus inom arkitektur vid Kungliga Tekniska Högskolan, beskriver i boken *Att skapa det tänkta* (2016) arkitektens arbetsmetod. Krupinska gör en tydlig distinktion mellan två olika sätt att lösa ett problem. Hon skriver att det inom naturvetenskapen är vanligt att utföra en ingående analys, och utifrån analysen härleda ett



samband som leder till en fördefinierad lösning på problemet (ibid). Inom arkitekturyrket är det tvärt emot vanligt att börja i den andra änden; med en lösning. Genom att skissa på olika, färdiga, lösningar på problemet ökar förståelsen hos arkitekten. Olika extremer undersöks, och en slutgiltig värdering utgör en rimlig lösning av problemet (Krupinska, 2016).

Med Krupinskas synsätt uppstår en svårighet i att med hjälp av en litteraturstudie motivera beslut i designprocessen. I boken *Att skapa det tänkta* står skrivit att en logisk och linjär tankeföring förvisso kan vara till arkitektens hjälp, men att designprocessen är dynamisk till sin natur varför en linjär tankegång inte är tillräcklig (2016). Inom designvärlden finns det oändligt många lösningar till varje uppställt problem. Arkitektens uppgift blir att prioritera vilka lösningar som på bästa sätt uppfyller den givna frågeställningen (Krupinska, 2016). I min masteruppsats har jag brukat flera metoder som motsäger Krupinskas arbetssätt. Jag har trots designprocessens dynamiska karaktär använt mig av en linjär arbetsgång. Delvis i syfte att underlätta för läsarna, men även på grund utav de krav som ställs på logiskt tänkande vid uppförandet av en akademisk uppsats på E-nivå. Jag har även i uppsatsen fört ett konsekvent logiskt resonemang i mitt försök att hitta *den* rätta lösningen, trots att det som Krupinska skriver alltid finns flera möjliga lösningar till en gestaltningsuppgift.

Som jag skrev ovan har jag funnit en svårighet i att kombinera de båda uppgifterna att skriva en vetenskaplig uppsats samt att utföra ett gestaltningsförslag. Jag har varit noggrann med att uppfylla alla delar av min frågeställning. Jag har även tillgodosett mina personliga mål i att lära mig mer om temaparksdesign. Så långt allt väl. Jag har emellertid upplevt själva designprocessen som kantig, tidskrävande och odynamisk. För att komma runt denna problematik kunde jag ha utnyttjat en mer intuitiv

arbetsmetod, och i likhet med Krupinska litat till skissen som verktyg. Det går inte att beakta samtliga parametrar som påverkar ett projekt samtidigt. Designprocessen kan hämmas av en allt för hackig och tidsödande process. Ibland är det bättre att bara skissa på, och låta kreativiteten flöda. I enlighet med Krupinska finns det även ett egenvärde i att skissa. Skissprocessen är utredande och arkitekten lär sig mer om platsen ju mer han låter pennan jobba. Skissen som verktyg medger också att nya, tidigare utforskade, lösningar kan upptäckas. Lösningar som inte vore möjliga genom en litterär analys (2016).

Med all kritik vill jag dock på intet sätt förminska mina egna prestationer. Jag tror att Ostindieparken bjuder på ett mycket gott alternativ till de planer som Liseberg själva håller på att ta fram. Det är emellertid min uppfattning att en process som baserat sig på arkitektens arbetsmetod hade utgjort ett mer rationellt sätt att jobba, och metoden hade förmodligen lett till flera oväntade ingångar i projektet.

Krupinska avslutar med att citera den store romerske arkitekten *Marcus Vitruvius Pollio*. I hans verk *Tio böcker om arkitektur* skriver han att all arkitektur vilar på tre grundpelare; nämligen *firmitas* (hållbarhet), *utilitas* (ändamålsenlighet) samt *venustas* (skönhet) (Krupinska, 2016). En av de tre stöttepelarna (skönhet) utgörs följaktligen av en subjektiv faktor, som varierar efter tycke och smak. Därmed kommer det inneboende i begreppet arkitektur ständigt finnas flera lösningar på ett givet problem, beroende på vem som är designern. Arkitektens arbetsmetod är därför, och kommer alltid vara, en dynamisk process.

### 9.3 Att designa för underhållning

I föregående kapitel jämförde jag den naturvetenskapliga metod som jag till stor del har baserat den här uppsatsen på med den arbetsmetod som

arkitekten vanligtvis använder sig av i sin vardag. I min slutsats kom jag fram till att arkitektens metod är dynamisk och flexibel i jämförelse med den stela analysmetod som naturvetarna använder. Skissprocessen är därför det självklara valet för att hantera komplexa problem med många osäkra faktorer, som till exempel ett arkitektprojekt. Det finns emellertid ännu en ytterlighet på skalan; det konstnärliga facket. För att jämföra med Vitruvius vilar mycket lite av de arbetsmetoder som underhållningsbranschen tillämpar på kategorierna hållbarhet (firmitas) eller ändamålsenlighet (utilitas). Merparten av arbetet kan istället hänföras till kategorin skönhet (venustas), vilket i det här fallet kan syfta på allt ifrån en vacker tavla, till en spännande film eller ett stämningsfullt musikstycke. Min tolkning är givetvis en förenkling av verkligheten; det existerar flertalet konstverk som väcker eftertanke, har producerats ett stort antal filmer med budskapet i huvudfokus och det finns många låttexter med en politisk innebörd. Huvudsyftet inom konstgenren är emellertid *att underhålla*. Därmed skulle det kunna sägas att naturvetarna med sin analytiska metod ligger längst ut på den ena änden av skalan, konstnärsfacket ligger längst ut på den andra änden av skalan och arkitekterna ligger någonstans mitt emellan. Vi (arkitekter) måste, som Vitruvius skriver, förhålla oss till både de naturvetenskapliga och de konstnärliga metoderna i vårt arbete.

John Wardley som jobbat i stora delar av sitt liv för temaparksoperatören Merlin Entertainment Group har sin bakgrund inom teater- och filmbranschen. Wardley är också öppen om att han gick in i temaparksbranschen med syftet att underhålla (2014). I sin självbiografi *Creating my own Nemesis* beskriver Wardley ett konsultjobb som han utförde inför öppnandet av en ny temapark 60 minuter söder om Barcelona, en park som senare kom att kallas *PortAventura Park*

(a.a., s. 138-140). Wardley blev inkopplad ungefär halvvägs genom projektet, och när han fick se de första modellerna över temaparken blev han bekymrad. I boken skriver Wardley att parken såg överanalyserad och tråkig ut (ibid). Han fortsätter med orden: ”det ser ut som om [parken] har designats av arkitekter, och inte av underhållare.” [min översättning] (2014, s. 139) Efter ett intensivt arbete där bland annat huvudattraktionen för hela parken byttes ut öppnade PortAventura Park framgångsrikt och är idag en av Europas största temaparker (ibid).

Wardleys kritik mot arkitektkåren kan tyckas hård, men jag tror mig förstå vad han syftar på. Jadwiga Krupinskas beskrivning till trots kan arkitektens arbetsmetod uppfattas som invecklad i jämförelse med underhållningsbranschen. Som jag skrev i kapitel 4.2 har stort fokus vid landskapsarkitektutbildningen legat på att finna platsens själ; dess *genius loci* (Turner, 2015). Genom att detaljstudera och analysera området som skall gestaltas erhålls information om platsens karakteristiska och historiska beskafterheter. Denna information används sedan för att motivera val inom designprocessen, genom att till exempel koppla samman platsen med de omkringliggande strukturerna eller att i gestaltningen knyta an till viktiga händelser genom historien (ibid). Susan Davis skriver dock att gestaltningen av en temapark skiljer sig åt mot ett vanligt arkitektprojekt då parken som skall gestaltas vanligtvis ej har någonting gemensamt med ursprungsplatsen (1996, s. 404).

Medan arkitekten startar sin designprocess med en analys börjar underhållarna i den andra änden. John Hench har i likhet med Wardley sin bakgrund inom filmkonsten. I sin bok *Designing Disney – Imagineering and the art of the show* skriver Hench att skapandet av Disneys parker i grund och botten också är en anpassning av samma metod som bolaget använder vid produktionen av sina filmer (Hench & van Pelt, 2008, s. 5).

Hench skriver att berättelse inleder form, och att historieberättandet är den grundprincip som styr all formgivning av temaparkerna (a.a., s. 67). I syfte att säkerställa en underliggande logik som binder samman tematisering och de olika områdena i parken existerar det alltid en utarbetad storyline. I vissa fall framgår historien tydligt genom den fysiska gestaltningen, medan historien i andra fall endast är till för att underlätta designerns arbete och säkerställa en sammanhållning inom parken. Historieberättandet ligger till grund för allt innehåll i parken; från attraktioner och shower till uppbyggnaden av layout och de fysiska rumsbildningarna (ibid). Med Henchs arbetsmetod skulle jag följaktligen ha börjat designprocessen av Ostindieparken med att utarbeta ett narrativ i enlighet med avsnitt 6.6.5 för att sedan välja attraktioner samt utarbeta layout och rumslighet med hänseende till det fastställda narrativet.

Jag drar slutsatsen att det finns tre spektrum på skalan för att lösa ett uppställt problem: den analytiska naturvetenskapliga metoden, arkitektens arbetsmetod samt den kreativa och historiedrivna metod som det konstnärliga facket använder sig av. För platser som skapas i vårt vardagliga samhälle finns det givetvis uppställda krav. Arkitekten har krav på sig att skapa utemiljöer som är hållbara under en längre tid, som står upp mot ställda krav på rörelsemönster och rumslighet, samt miljöer som passar väl in i den omgivande kontexten; eller som Vitruvius skriver: miljöer som uppfyller firmitas och utilitas. Underhållare som Wardley och Hench behöver inte ta samtliga av dessa aspekter i beaktning vid skapandet av en film. Därav kan också deras designprocess uttryckas friare, och ta sin början med historieberättande istället för analys. Uppdelningen mellan de båda professionerna blir speciellt tydlig i gränslandet mellan underhållning och arkitektur, där båda parter är

involverade, som till exempel vid skapandet av en temapark. Det är vid tillfällen som dessa som jag finner det extra intressant att analysera arkitektens arbetsmetod och dess lämplighet.

Jag har upplevt att vissa av de metoder som jag använt inom den här uppsatsen har känts forcerade. Det är inte bara det naturvetenskapliga förhållningssättet som har känts kantigt, jag har även upplevt arkitektens arbetsmetod som begränsande i vissa fall. Precis som Davis skriver har temaparken som företeelse ingenting gemensamt med ursprungsplatsen på vilken parken har byggts. Själva idén med en temapark är att skapa ett tema som upplevs som exotiskt och utgör en verklighetsflykt. På så sätt blir det motsägelsefullt att finna platsens själ (genius loci) vid valet av tematisk identitet. Som jag argumenterat för under konceptfasen lämpar sig ett Ostindiskt tema mycket väl för den södra expansionen av Liseberg, men det finns egentligen ingen anledning för att begränsa sig till ett tema som måste knytas till platsen. Den södra expansionen av Liseberg skulle lika gärna kunna ha tematiserats till yttre rymden, Sveriges vilda djur eller en fiktiv sagovärld.

Vad som jag emellertid också har funnit forcerat i den här uppsatsen är bruket av den tvådimensionella skissen som verktyg för skapandet av en underhållningsprodukt. Jag har uppenbarligen varit flitig med att använda skissen som verktyg, trots min kritik mot de rigida kraven på en E-uppsats. I mitt uppsatsskrivande har litteraturstudien legat till grund för de resonemang och beslut som jag tagit i designprocessen. Dessa beslut har jag sedan konsekvent prövat och implementerat i plan med hjälp av skisser. Jag har dock funnit det svårt att sätta mig ned och skissa när jag inte haft något tydligt mål att skissa *mot*. Vid gestaltningen av en offentlig plats är rörelsemönster och rumslighet de prioriterade problem som skisserna ofta syftar till att lösa. Temaparken syftar emellertid till att

skapa historieberättande, åkattraktioner och underhållning som sin slutprodukt. Därav har jag funnit en stor problematik i att skissa fram en storyline i plan. Jag upplever det som att jag har jobbat bakvänt då jag har skissat på rumsbildningar och rörelsemönster som jag i efterhand har applicerat en historia på. Det är därmed min uppfattning att slutprodukten känns kantig, och kanske är det som Wardley skriver att det känns "som om [Ostindieparken] vore designad av arkitekter". Bättre hade självklart varit om jag brukat Henchs metod från början och startat uppsatsen med att utarbeta en historia för parken, för att sedan adaptera rumslighet och layout utefter valt narrativ. I så fall är jag övertygad om att Ostindieparken hade erhållit en starkare underliggande logik och att innehållet hade fått ett bättre flyt.

Som avslutning vill jag poängtera att arkitektens arbetsmetod lämpar sig mycket väl för skapandet av offentliga miljöer, men har visat sig begränsad i underhållningssyfte. Jag tror att arkitekter har mycket att lära av det konstnärliga facket när det kommer till gestaltning av miljöer avsedda för underhållning. Jag skulle dock vilja sträcka mig aningen längre och påstå att arkitektens metoder ibland kan kännasforcerade även vid skapandet av offentliga platser. Jag tror att det kan vara bra att emellanåt värdera huruvida de djuplodande analysprocesserna alltid är nödvändiga, speciellt så i fallet kring rekreativ design. Kan arkitektur ibland få lov att bara *vara bra*, utan att behöva motiveras eller analyseras ut i fingerspetsarna? Det tror i alla fall jag är viktigt om inte framtidens städer skall förlora sin lekfullhet.

#### 9.4 Att bruka teorier för stadsplanering

Den här masteruppsatsen har rört sig i gränslandet mellan många olika genrens. Som jag tagit upp utgör den akademiska uppsatsen en rigid och analytisk form som närmar sig naturvetenskapen till sin utformning. Den

fysiska gestaltningen av en temapark bygger emellertid på arkitektens färdigheter i skiss och plan, men även, som gick att läsa i föregående kapitel, på det konstnärliga fackets kreativitet och förmåga till historieberättande. Det existerar ehuru ytterligare ett fack vars teorier jag har nyttjat i den här uppsatsen; nämligen stadsplanerarnas.

Det hade självfallet varit önskvärt om samtliga källor som användes i masteruppsatsen byggde på studier och beprövade teorier inom temaparksvärlden. Som jag identifierade i kapitel 1.5 *Avgränsningar* har jag emellertid funnit en brist på vetenskapligt granskad litteratur som behandlar designaspekten hos temaparker. Därav har jag till stor del använt mig av beprövade teorier och icke-vetenskapliga böcker skrivna av designers som jobbar eller har jobbat i branschen. Inom kapitlet rumsuppbyggnad var dock informationen utmärkande återhållsam. Inga av författarna som presenterade omfattande teorier för temaparksdesign (Mitrašinović, Clavé, Hensch eller Wardley) har valt att gå närmare in på dimensioneringen av rum. Jag har ej heller varit förmögen att hitta någon annan artikel som behandlar ämnet i större omfattning. Jag valde därför att i kapitel 5.3 *Rumsuppbyggnaden* se till de teorier inom stadsplanering som jag har tagit del av under landskapsarkitektutbildningen.

Som jag skrev i inledningen har syftet med uppsatsen varit att citat: "använda mig av de designstrategier som jag finner användbara, förbättra de metoder som jag ser brister i och inkorporera den kunskap som jag själv har lärt mig under mina studier". (s. 7) När jag inte kunde finna någon temaparksdesigner som beskrev rumslighet vände jag mig därför i enlighet med mitt syfte till Jan Gehl och Kevin Lynch. De båda stadsplanerarna presenterar många teorier som jag finner användbara kring uppbyggnaden av offentliga rum varför jag har valt att inkorporera



dem i uppsatsen. Att applicera Gehls och Lynchs teorier för stadsplanering på temaparker har emellertid inte varit helt friktionsfritt.

Teorierna som Gehl och Lynch presenterar bygger på det *offentliga rummet*, det vill säga miljöer som folk vistas i sin vardag. Anledningen till att folk uppehåller sig i det offentliga rummet kan var för att de skall ta sig till jobbet, handla eller hämta barnen på dagis. Därmed går det dra slutsatsen att majoriteten av all rörelse som sker i det offentliga rummet är tvingad/ofrivillig eller sker spontant. Förutsättningarna på en temapark är av en helt annan karaktär. Till temaparken har besökarna medvetet sökt sig i syfte att stanna, och bli underhållna. Därmed kan rörelsen på en temapark sägas ske av fri vilja. Det är även rimligt och anta att besökarna till en temapark generellt har en annorlunda sinnesstämning än folk som vistas i det offentliga rummet. Besökarna till en temapark är förmodligen upprymda, glada och avslappnade för att de har en ledig dag. Folk som vistas i det offentliga rummet borde i en högre grad vara stressade för att komma fram i tid, eller hinna med alla vardagssysslor.

Med de olika förutsättningarna mellan offentliga miljöer och en temapark är det också endast naturligt att det ställs olika krav på miljöerna. På en temapark är det viktigt med en god orienterbarhet, en layout som undviker flaskhalsar och en uppbyggnad som möjliggör för historieberättande. De många attraktionerna och tematiserade miljöerna gör om möjligt att det ställs lägre krav på en väl fungerande rumslighet? I en stadsmiljö med naturligt färre attraktioner är det rimligt och anta att det ställs större krav på den omkringliggande miljön, inkluderat en väl fungerande rumsuppbyggnad.

Jag har säkerligen missat att behandla en mängd andra faktorer som särskiljer ett temaparksbesök ifrån vistelsen i det offentliga rummet. Min

poäng är dock att teorierna som Gehl och Lynch presenterar förmodligen inte är 100 % applicerbara på temaparksdesign. Det blir därmed relevant att fråga sig huruvida besökare till en temapark huvudsakligen håller sig i kantzonen? Eller huruvida det är av väsentlig vikt att inte skapa för stora rum som upplevs kalla och opersonliga? Gehl skriver att människor naturligt vill hålla sin rygg fri och att rörelsen genom det offentliga rummet som ett resultat sker huvudsakligen längs med kantzonerna. Det är endast i undantagsfall som vi uppehåller oss i mitten av rummet, till exempel om vi har ett bestämt mål att gå mot och genar över ytan (Gehl, 2010, s. 147-153).

I kapitel 5.3 *Rumsuppbyggnaden* kritiserade jag Six Flags och Cedar Fair för deras stora och öppna ytor. Jag reflekterade emellertid även över att Six Flags och Cedar Fair har ett större fokus på häftiga åkattraktioner än vad Disney uppvisar, och att besökarna som ett resultat uppvisar ett mera målinriktat beteende där de rör sig från attraktion till attraktion. På Disneyland tar besökarna generellt mer tid på sig medan de sakta strövar runt i parken och suger in atmosfären ifrån de många tematiserade områdena. Av min egna analys framgår det följaktligen att Six Flags och Cedar Fair uppvisar större öppna områden men att besökarna på grund av den låga detaljrikedomen och de stora åkattraktionerna också uppvisar ett högt gångtempo och ett målinriktat beteende, varav många besökare genar rakt över rummet. Det blir därmed rimligt och dra slutsatsen att Six Flags och Cedar Fair i mindre utsträckning är beroende av en intim rumsuppbyggnad eftersom besökarna på grund av de tomma miljöerna och stora åkattraktionerna uppvisar ett mera målinriktat beteende. Disney bygger å andra sidan sin verksamhet på de många tematiserade miljöerna, varför rumsuppbyggnaden blir till en integrerad del av upplevelsen.

Kanske är det så som jag skriver i stycket ovan att nöjesparker som är mer inriktade på häftiga åkattraktioner också är mindre beroende av en väl fungerande rumsuppbbyggnad? Kanske är det så att temaparker som bygger mycket av sin upplevelse på den omkringliggande miljön är mera beroende av en noggrant planerad rumslighet, kanske i ännu högre grad än våra offentliga miljöer? Klart är dock att det behöver göras detaljerade studier på området för att utreda hur teorierna för stadsplanering kan appliceras på temaparker. I litteraturstudien som jag utfört har merparten av författarna en bakgrund inom underhållning eller teoretisk vetenskap, varför det också tydligt framgår av vilken anledning som ingen av författarna har tagit upp rumsuppbbyggnaden i deras texter. De saknar helt enkelt kunskap inom området. Lämpligt är därför om fortsatta studier som utreder den rumsliga uppbbyggnaden på temaparker utförs av en person som är väl bevandrad inom rumsliga analyser, som till exempel en landskapsarkitekt.

För den södra expansionen på Liseberg är jag dock nöjd med mitt val av en övergripande gemytlig rumsuppbbyggnad. Enligt Gehl upplevs en intim skala som varm och inbjudande, vilket rimmar väl med den stämning och atmosfär som jag ämnar skapa på Ostindieparken. Som jag skrivit tidigare har jag också för avsikt att avhjälpa det gråa västkustvädret med en god solexponering och en varm färgskala, varför det därmed blir logiskt att även utnyttja rumsuppbbyggnaden i syfte att skapa en ökad känsla av värme. Slutligen utgör Ostindieparken en temapark, med ett koncept som till stor del bygger på tematiserade miljöer, till skillnad från Six Flags och Cedar Fair. Därmed ser jag att en intim skala liknandes den på Disneyland är mera lämplig att bruka för den södra expansionen.

## 9.5 Att skildra främmande kulturer

Nu när jag har diskuterat uppsatsens frågeställning och mina arbetsmetoder vill jag avslutningsvis föra ett resonemang kring den fundamentala grundpelare på vilken temaparken vilar; *den teatrala verklighetsflykten*. Davis, Hench, Wardley med flera anger uppbbyggnaden av kulisser som det viktigaste i en temapark. Genom en multisensorisk tematisering där bild, ljus, ljud, känsel och kinetiska rörelser samverkar skriver Davis att besökarna blir "som uppslukade", och transporteras till en annan värld. (1996, s. 406) Vanliga teman för att bygga upp denna fantasivärld skriver Davis är film, historia, kultur eller natur (a.a., s. 404), men det är min uppfattning att ett tema kan utgöras av precis vad som helst som temaparksoperatören tror kan fånga besökarnas intresse.

Temat på Ostindieparken följer i stora drag de teman som finns representerade på Disneyland, nämligen *historia*, *kultur* och *natur*. Ostindieparken förmedlar i upplevelseväg en resa med det Svenska Ostindiska kompaniet; en resa som börjar i 1700-talets Göteborg och som tar med besökarna på en långväga expedition genom exotiska miljöer och främmande länder. I kapitel 4.3 *Val av tema* motiverade jag ett Ostindientema med ord som spänning, mystik, rikedomar och exotiska länder. Jag angav emellertid även att temat genom sin nära anknytning till Göteborgs stad medgav stora mervärden i form av lärande. För att kunskapsvärdena skall uppfyllas kommer det ställas krav i den schematiska designen på att bilden som visas upp av de olika kulturerna stämmer väl överens med verkligheten. Ett krav som kan vara svårt att förena med temaparkens grundpelare.

Mitrašinović skriver att skapandet av tematiserade miljöer i de flesta fall handlar om att förmedla en bild av vad besökarna förväntar sig, snarare än att skapa en verklighetstrogen avbildning av ursprungsplatsen (2006, s.

132-135). Hench refererar till metoden som en *arketypisk sanning* (2008, s.50-54). Tiden som besökarna spenderar och även innehållet i temaparken är begränsat till sin omfattning. Därmed bör de tematiserade miljöerna vara så pass trovärdiga att besökarna omedelbart identifierar dem som autentiska. Hench skriver att designern måste skapa tydliga ledtrådar till de olika miljöerna. Dessa ledtrådar bör utgöras av symboler med distinkt identitet och som besökarna är familjära med sedan tidigare (a.a., s. 17-36). Om jag på Ostindieparken vill skapa en 100 % sanningsenlig bild av det Indientematiserade landet finns det därmed en överhängande risk att många av besökarna *inte* skulle uppfatta den som indisk. Det är ju ingen av parkbesökarna som har besökt 1700-talets Indien och känner till hur det verkligen såg ut. Den bild av historiska Indien som besökarna däremot är familjära med är den som Rudyard Kipling och andra västerländska författare målar upp. Därmed bygger den tunga djungelvegetationen och det hinduistiska templet på Ostindieparken till stor del på den koloniala och exotiserande bild som målas upp i *Djungelboken*.

Utöver konflikten i att temat skall uppfattas som trovärdigt samtidigt som det skall erbjuda mervärde i form av lärande, finns det därmed en ytterligare risk i att ett tema som förmedlar en stereotyp bild av främmande kulturer riskerar att uppfattas som stötande. Samhället har gått vidare sedan Kiplings dagar och de allmänna värderingarna har utvecklats sedan imperialismens tid. Därmed måste temat till Ostindieparken utgöra en fint avvägd linje om de båda målen om teatral verklighetsflykt och lärande skall sammanfogas utan att någon uppfattar innehållet i parken som kränkande.

Jag ser emellertid inga problem i att på Ostindieparken visa upp typiska och identitetsskapande särdrag för de olika kulturerna. Det är trots allt

som Hench skriver att designern måste använda sig av identitetsbärande element om besökarna skall uppfatta miljöerna som trovärdiga. Sådana tydliga element med stark identitet är till exempel den tunga djungelvegetation och det hinduistiska tempel som jag förespråkar att uppföra på den södra expansionen till Lisebergs nöjespark. Indien är känt för sina djungler och sina vackra tempel. Dessa element har funnits/existerar fortfarande och utgör en utmärkt grund för mervärde i form av lärande. Det är emellertid inte säkert att en djungel och ett hinduistiskt tempel utgör de huvuddrag som en indier ifrån 1700-talet skulle använda sig av för att beskriva landet; men det är så som vi västerlänningar från 2000-talet ser tillbaka på och uppfattar koloniala Indien. Imperialismen utgör också en stor del av historien, varför denna aspekt inte bör förnekas.

Viktigt är dock att i den fortsatta schematiska designen bruka största möjliga försiktighet för att undvika nidsbilder av främmande kulturer. Jag skrev till exempel i kapitel 5.4.7 *Val av huvudattraktion för Indien* att det finns en uppenbar risk med att tematisera tempelbyggnaden kring religion. Jag valde därför att kalla inomhusområdet i Indien för *Maharadjans tempel* istället för att namnge byggnaden efter någon av de många hinduistiska gudarna. Det *är* ett hinduistiskt tempel, men jag har valt att inte gå djupare in på den religiösa aspekten än så. Liknande avvägningar bör göras för samtliga strukturer på Ostindieparken under den schematiska designen.

I slutändan är också temaparken en produkt för *underhållning*. I den fortsatta designprocessen kommer en avvägning behöva göras för att väga fiktion mot sanning. Det skall tydligt framgå om någonting inte är sant. Grundpelaren som temaparken vilar på är emellertid den teatrala verklighetsflykten. Huvudfokus på Ostindieparken bör därför ligga på

underhållning och historieberättande. Och som vi alla vet så är en bra historia aldrig 100 % sann; en bra historia behöver kryddas för att uppnå det lilla extra.



## Referenser

### Tryckta källor

- Alfredsson H., Cederhök S., Ericson U., Geigert H., Häckner C., Johansson B., Kinntorph B., Lechtaler H., Ljungberg T., Lärn V., Nilsson B., Sidén H., Sigvard B., Wedin M. & Öhnander B. (1998). *Liseberg: från Komark till Nöjespark*. Göteborg: Linderoths Grafiska AB
- Andersen A., Belfrage K., Brandin C., Eshag K., Hänel M., Lans C., Lundgren A., Mannefred P., Norberg M. & Warén H. (2014). *Liseberg: Årsredovisning 2013*. Göteborg: Liseberg AB. [Elektronisk] Tillgänglig: <http://liseberg.se/sv/hem/Sidfot/Om-Liseberg/Arsredovisningar/> [2014-12-22]
- Arnsmar M., Areslätt H., Eriksson E., Esbold L., Folkesson C., Gibson K., Haby S., Hohlfäht A., Jacobsson L., Karlgren J., Linderstad H., Linger M., Löf Y., Moback U., Modin A., Sondén I. & Wistrand L. (2008). (7) *CENTRUM: beskrivning av stadsdelen*. [Elektronisk] Tillgänglig: <http://goteborg.se/wps/portal/invanare/bygga-o-bo/kommunens-planarbete/verktug-for-stadsplanering-2/stadsdelsvisa-beskrivningar/centrum!/ut/p/b1/jYtLCslwFADP4gHse-IL09dIFJr-6EcUbDYSRUqhaTei17ceQHR2AzNgod-KMEqIhFQMZ7Cze46De4zL7KaPW3VpRdHxTmhsTJJifizbtC6rxqh4Dfo12BudybhC5MpEmOvsdEg6ItT0349f0PjrL8COVx-8bj7AgCVziMCRcQkGeps8Xfwdkp50Js3yJW-rg!!/dl4/d5/L2dBISEvZ0FBIS9nQSEh/> [2014-11-21]
- Askmar B. & Lindström M. (2009). *Kv Immeln, Göteborg – PM beträffande geotekniska förhållanden*. Göteborg: Norconsult
- Blake P. (1977). *Form Follows Fiasco: Why Modern Architecture Hasn't Worked*. Boston: Atlantic Monthly Press
- Blennow A. (2009). *Europas trädgårdar*. Lund: Bokförlaget Signum
- Botterill J. (1997). *The "fairest" of the fairs: a history of fairs, amusement parks, and theme parks*. Simon Fraiser University. School of Communications (Master of Arts Thesis)
- Braun B., Soskin M. (1999). Theme Park Competitive Strategies. *Annals of Tourism Research* [Elektronisk], vol. 26. Tillgänglig: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0160738399800012> [2014-11-17]
- Canogar D. (1992). *Ciudades efirmeras: Exposiciones Universales*. Madrid: Julio Ollero
- Clavé S. A. (2007). *The Global Theme Park Industry*. King's Lynn: Biddles
- Cross G. & Walton J. (2005). *The Playful Crowd – Pleasure Places in the Twentieth Century*. New York: Columbia University Press

- Davis S. (1996). The theme park: global industry and cultural form. *Media culture & society*, vol. 18.
- Dekimpe M., van Heerde H. & van Oest R. (2010). Return on Roller Coasters: A Model to Guide Investments in Theme Park Attractions. *Marketing Science* [Elektronisk], *Articles in Advance*. Tillgänglig: [https://www.researchgate.net/profile/Harald\\_Van\\_Heerde/publication/232906142\\_Return\\_on\\_Roller\\_Coasters\\_A\\_Model\\_to\\_Guide\\_Investments\\_in\\_The\\_me\\_Park\\_Attractions/links/0fcfd5099d2a81b4a9000000.pdf](https://www.researchgate.net/profile/Harald_Van_Heerde/publication/232906142_Return_on_Roller_Coasters_A_Model_to_Guide_Investments_in_The_me_Park_Attractions/links/0fcfd5099d2a81b4a9000000.pdf) [2016-02-15]
- Ding P., Gao J., Ma J. & Scott N. (2013). Customer Delight from Theme Park Experiences – The Antecedents of Delight based on Cognitive Appraisal Theory. *Annals of Tourism Research* [Elektronisk], vol. 42. Tillgänglig: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0160738313000406> [2014-11-17]
- Enhörning G. (2009). City profile: Göteborg, Sweden. *Cities* [Elektronisk], vol. 27. Tillgänglig: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0264275109001127#> [2014-11-21]
- Frid L. (2012). *Vägars och gators utformning – BEGREPP OCH GRUNDVÄRDEN*. Borlänge: Grafisk Form, Trafikverket
- Frängsmyr T. (1976). *Ostindiska Kompaniet – Människorna, äventyret och den ekonomiska drömmen*. Höganäs: Bokförlaget Bra Böcker AB
- Gehl J. (2006). *Livet mellem husene*. Köpenhamn: The Danish Architectural Press
- Gellerstam M., Allén S., Berg S., Ericson M., Johansson-Kokkinakis, Kylander C., Malmqvist G., Nygren H., Sjögren C., Svensén & Vallquist G. (1998). *Svenska Akademiens ordlista över svenska språket*. Gjøvik (Norge): Norbok a.s.
- Grahn P. & Stigsdotter U. (2003). Landscape planning and stress. *Urban Forestry & Urban Greening* [Elektronisk], vol. 2. Tillgänglig: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1618866704700199> [2016-09-29]
- Hench J. & van Pelt P. (2008). *Designing Disney – Imagineering and the art of the show*. New York: Disney Editions
- Krupinska J. (2016). *Att skapa det tänkta – en bok för arkitekturintresserade*. Lund: Studentlitteratur AB
- Leslie M., Bending S., Dümpelmann S., Gleason K., Hunt J. & Hyde E. (2013). *A Cultural History of Gardens in the Medieval Age, Volume 2*. New York: Bloomsbury Academic
- Linderholm L. & Minya H. (1997). *Metoder för analys av upplevelser och beteenden i väg- och gaturum*. Lund: Lunds Tekniska Högskola
- Lynch K. (1964). *The Image of the City*. Cambridge: MIT Press
- Lynch K. (1984). *Site Planning*. Cambridge: MIT Press

- Maurer Söhne. (2008). *Maurer S-Car coaster*. München: Maurer Rides GmbH. [Elektronisk] Tillgänglig: [www.maurer.eu/fileadmin/medien/01\\_products/achterbahnen/new/spinning\\_coasters/s-car-prospect.pdf](http://www.maurer.eu/fileadmin/medien/01_products/achterbahnen/new/spinning_coasters/s-car-prospect.pdf) [2017-01-04]
- Müller L. (2003). The Swedish East India trade and international markets: Re-exports of teas, 1731-1813. *Scandinavian Economic History Review* [Elektronisk], vol. 51. Tillgänglig: <http://www.tandfonline.com/doi/pdf/10.1080/03585522.2003.10414232> [2014-12-03]
- Möller L., Nordin H, Olausson M. & Siggstedt M. (1998). Intryck från öst. *Utblick landskap*, vol. 3.
- Nordqvist S. & Wahl M. (1998). *Den långa resan – En berättelse om en Ostindiefarare*. Bromma: Bokförlaget Opal AB
- Nyberg K. (2007). Linnaeus' apostles, scientific travel and the East India trade. *Zoologica Scripta* [Elektronisk], vol. 38. Tillgänglig: <http://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/j.1463-6409.2007.00303.x/abstract> [2014-12-08]
- Olsson A. (2014). *Träd i hårdgjorda ytor – Hur kan situationen optimeras för träd planterade i hårdgjorda miljöer?* Sveriges Lantbruksuniversitet. Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning/Landskapsarkitektprogrammet (kandidatuppsats).
- Rubin J., Chang B., Cheu L., Elsea D., LaClair K., Lock J., Linford S., Madej D., Martin B., Nevin J., Papamichael M., Robinett J., Sands B., Timmins M., Ventura F. & Yoshii C. (2014). *TEA/AECOM 2013 Theme Index & Museum Index: The Global Attractions Attendance Report*. [Elektronisk] Tillgänglig: [http://www.aecom.com/deployedfiles/Internet/Capabilities/Economics/documents/ThemeMuseumIndex\\_2013.pdf](http://www.aecom.com/deployedfiles/Internet/Capabilities/Economics/documents/ThemeMuseumIndex_2013.pdf) [2014-12-21]
- Samuelson D. & Yegoians W. (2001). *The American Amusement Park*. St. Paul: MBI Publishing
- Simonds J. (1961). *Landscape Architecture*. New York: McGraw-Hill Book Company Inc.
- Svensson G. & Wennberg C. (2006). *Mölnålsån – Översvämningsstudie*. Göteborg: DHI Water & Environment
- Walker D., Cooke C., Crompton D., Dunster D., Frampton K., Jencks C., Latham I., Maxwell R., Papadakis A., Porphyrios D. & Rowe C. (1982). *Architectural Design*, vol. 52 – Animated Architecture.
- Wallin E. (2015). Nöjesparker och trädgård – en lyckad kombination. *Tidskriften landskap*, vol. 7.
- Wardley J. (2014). *Creating my own Nemesis*. Seattle: Amazon.com Inc.
- Wibeck S. (2012). *Indiens Historia*. Falun: ScandBook AB
- Zimmermann U. (2017). *Tower rides*. [Elektronisk] Tillgänglig: [http://www.abc-engineering.ch/cms/front\\_content.php?idcatart=126](http://www.abc-engineering.ch/cms/front_content.php?idcatart=126) [2017-08-15]

## Elektroniska källor

Alvey R. (2017). *Forum*. Tillgänglig: <http://themeparkreview.com/forum/> [2017-01-04]

Andersson E. (2016). *Lyckosymboler och eldsprutande monster – det är skillnad på drakar och drakar i mytologin*. Tillgänglig: <http://samlingar.varldskulturmuseerna.se/lyckosymboler-eller-eldsprutande-monster-det-ar-skillnad-pa-drakar-och-drakar-i-mytologin/> [2017-01-03]

Andersson H., Fritz M., Lilja S., Lindgren P., Linn B., Lundquist K. & Nilsson L. (2014). Göteborg. I: *Nationalencyklopedin*. Tillgänglig: [http://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/lång/göteborg-\(tätort-göteborg-kommun\)](http://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/lång/göteborg-(tätort-göteborg-kommun)) [2014-11-27]

Backström A. (2014). Carl Wilhelm Carlberg. I: *Svenskt Biografiskt Lexikon*. Tillgänglig: <http://sok.riksarkivet.se/SBL/Presentation.aspx?id=16382> [2014-12-19]

Bell I. (2017). *Forums*. Tillgänglig: <http://forums.coasterforce.com/> [2017-01-04]

Björkman L., Ekrem I., Säll C., Thor A., Westerlund S., Åberg A. och Åhlén M. (2013). *Riksförbundet Svensk Trädgård*. Tillgänglig: [http://www.tradgard.org/svensk\\_tradgard/zonkartan.html](http://www.tradgard.org/svensk_tradgard/zonkartan.html) [2013-05-15]

Carlsson H. (2011). *Aum (om), Svastika och andra Hinduiska tecken och symboler*. Tillgänglig: [http://www.indien.nu/allt\\_om\\_indien/religion/tecken\\_symboler](http://www.indien.nu/allt_om_indien/religion/tecken_symboler) [2017-08-15]

City of London (författare saknas). (2009). *Smithfield Market*. Tillgänglig: [http://web.archive.org/web/20090327103512/http://www.cityoflondon.gov.uk/nr/rdonlyres/24b6c04d-ff99-445d-a2ca-7e618b42bf85/0/lh\\_gag\\_b3smithfieldmarketinformation.pdf](http://web.archive.org/web/20090327103512/http://www.cityoflondon.gov.uk/nr/rdonlyres/24b6c04d-ff99-445d-a2ca-7e618b42bf85/0/lh_gag_b3smithfieldmarketinformation.pdf) [2015-11-04]

Dahl O. (2004). *Femte roten, tomt 18*. Tillgänglig: [http://www.gbgtomter.se/Rote\\_5/5.18.pdf](http://www.gbgtomter.se/Rote_5/5.18.pdf) [2014-12-18]

Danielsson A. (2015). Pariserhjul. I *Nationalencyklopedin*. Tillgänglig: <http://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/l%C3%A5ng/pariserhjul> [2015-11-02]

Danmarkguiden (författare saknas). (2016). *Djurs Sommerland*. Tillgänglig: <http://www.danmarkguiden.se/djurs.php> [2016-02-08]

Diaz J. (2012). Archeologists think hidden imperial tomb may be too deadly to explore. Tillgänglig: <https://gizmodo.com/5971822/5971822/archaeologists-think-hidden-imperial-tomb-may-be-too-deadly-to-explore> [2017-08-18]

Duarte H. (2007). 1727. Tillgänglig: <http://www.alltidgot.com/brattska-plantaget/> [2014-12-18]

Ekström A. (2015). Världsutställning. I: *Nationalencyklopedin*. Tillgänglig: <http://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/l%C3%A5ng/v%C3%A4rldsutst%C3%A4llning> [2015-11-02]



- Encyclopædia Britannica (författare saknas). (2012). Urban climate. I: *Encyclopædia Britannica*. Tillgänglig: <http://www.britannica.com/EBchecked/topic/619425/urban-climate> [2013-08-19]
- Encyclopædia Britannica (författare saknas). (2014). East India Company. I: *Encyclopædia Britannica*. Tillgänglig: <http://global.britannica.com/EBchecked/topic/176643/East-India-Company> [2014-12-03]
- Encyclopædia Britannica (författare saknas). (2015). Knott's Berry Farm. I: *Encyclopædia Britannica*. Tillgänglig: <http://global.britannica.com/place/Knotts-Berry-Farm> [2015-10-30]
- Fafner H. (2011). *10 brutala pirater*. Tillgänglig: <http://varldenshistoria.se/kriminalitet/kriminella/10-brutala-pirater> [2017-02-19]
- Frängsmyr T. (2014). Ostindiska kompaniet. I: *Nationalencyklopedin*. Tillgänglig: <http://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/lång/ostindiska-kompaniet> [2014-12-03]
- Fastighetsvärlden (författare saknas). (2013). Liseberg växer rejält genom köp från Platzer. *Fastighetsvärlden*, 5 juni.
- Gotevent – Arenabolaget i Göteborg (författare saknas). (2014). *Våra arenor & anläggningar*. Tillgänglig: [http://www.gotevent.se/arenafakta/ULL\\_arenafakta\\_ullevi\\_1.asp](http://www.gotevent.se/arenafakta/ULL_arenafakta_ullevi_1.asp) [2014-12-15]
- Grage E. (2014a). Johan Anders Lamberg. I: *Svenskt Biografiskt Lexikon*. Tillgänglig: <http://sok.riksarkivet.se/sbl/Presentation.aspx?id=10952> [2014-12-19]
- Grage E. (2014b). John Nonnen. I: *Svenskt Biografiskt Lexikon*. Tillgänglig: <http://sok.riksarkivet.se/SBL/Presentation.aspx?id=8164> [2014-12-22]
- Göteborgs Stads Parkeringsaktiebolag (författare saknas). (2014). *Avgiftsbelagda p-platser*. Tillgänglig: <http://www.p-bolaget.goteborg.se/sv/P-karta/> [2014-11-24]
- Harrison D. (2011). Tivoli. *Svenska Dagbladet*, 7 juli. Tillgänglig: <http://blog.svd.se/historia/2011/07/07/tivoli/> [2015-10-30]
- Hill J. (2011). Shanghai Disneyland concept art reveals how good the Imagineers are at hiding things. *Jim Hill Media*. Tillgänglig: [http://jimhillmedia.com/editor\\_in\\_chief1/b/jim\\_hill/archive/2011/02/17/shanghai-disneyland-concept-art-reveals-how-good-the-imagineers-are-at-hiding-things.aspx](http://jimhillmedia.com/editor_in_chief1/b/jim_hill/archive/2011/02/17/shanghai-disneyland-concept-art-reveals-how-good-the-imagineers-are-at-hiding-things.aspx) [2015-09-25]
- Hillerström B. (2015). Berg- och dalbana. I: *Nationalencyklopedin*. Tillgänglig: <http://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/l%C3%A5ng/berg-och-dalbana> [2015-11-06]
- Högberg S. (2006). Brakförlust. *Vårt Göteborg*, 22 februari. Tillgänglig: [http://www.vartgoteborg.se/prod/sk/vargotnu.nsf/1/gamla\\_goteborg,brakforlust?OpenDocument](http://www.vartgoteborg.se/prod/sk/vargotnu.nsf/1/gamla_goteborg,brakforlust?OpenDocument) [2014-12-19]

- IUCN (författare saknas). (2016). *Raphus cucullatus*. Tillgänglig: <http://www.iucnredlist.org/details/22690059/0> [2017-08-14]
- Judiska församlingen i Göteborg (författare saknas). (2014). *Göteborgs Judiska Historia*. Tillgänglig: <http://www.judiskaforsamlingen.se/historia-gbg.php> [2014-12-15]
- Kallebäckskälla (författare saknas). (2014). *Gamlestaden*. Tillgänglig: [http://eastgbg.se/gamlestaden\\_historia.html](http://eastgbg.se/gamlestaden_historia.html) [2014-11-28]
- Karlsson O. (2014). Örgryte idrottssällskap. I *Nationalencyklopedin*. Tillgänglig: <http://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/lång/örgryte-idrottssällskap> [2014-12-31]
- Kelley M. (2014). *The 100 Most Valuable Brands In The World*. Tillgänglig: <http://www.businessinsider.com/the-100-most-valuable-brands-in-the-world-2014-2?IR=T> [2015-02-22]
- Kinde J., Svensson A. & Vinge D. (2014). *Liseberg*. Tillgänglig: <http://gamlagoteborg.se/2014/04/10/liseberg/> [2014-11-28]
- Klaar A. (2014). Här är Lisebergs Våta Dröm. *Göteborgs-Posten*, 10 mars.
- Larson International Inc. (författare saknas). (2017). *Flying Scooters*. Tillgänglig: <http://larsonintl.com/flying-scooters/> [2017-08-05]
- Leckner H. (2015). *Chaos pendle*. Tillgänglig: <http://www.funtime.com.au/data/index5.htm> [2017-08-16]
- Lilja S. & Nilsson L. (2014a). Stockholm. I: *Nationalencyklopedin*. Tillgänglig: <http://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/lång/stockholm> [2014-11-27]
- Lilja S. & Nilsson L. (2014b). Malmö. I: *Nationalencyklopedin*. Tillgänglig: [http://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/lång/malmö-\(tätort-ingress\)](http://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/lång/malmö-(tätort-ingress)) [2014-11-27]
- Lilja S. & Nilsson L. (2014c). Uppsala. I: *Nationalencyklopedin*. Tillgänglig: [http://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/lång/uppsala-\(tätort-uppsala-kommun\)](http://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/lång/uppsala-(tätort-uppsala-kommun)) [2014-11-27]
- Lilja S. & Nilsson L. (2014d). Västerås. I: *Nationalencyklopedin*. Tillgänglig: [http://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/lång/västerås-\(tätort-västerås-kommun\)](http://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/lång/västerås-(tätort-västerås-kommun)) [2014-11-27]
- Lindgren P. (2014). Göteborg. I: *Nationalencyklopedin*. Tillgänglig: [http://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/lång/göteborg-\(tätort-göteborg-kommun\)](http://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/lång/göteborg-(tätort-göteborg-kommun)) [2014-11-21]
- Lindman M. (2014). *Åtgärdsförslag vid Korsvägen-Liseberg: Kulturhistoriskt värdefulla miljöer i Göteborg*. PM: Göteborgs Stadsmuseum. Tillgänglig: [http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:mnna4i5wPaEJ:goteborgsstadsmuseum.se/sites/default/files/media/pm\\_atgardsforslag\\_for\\_korsvagen-liseberg\\_gsm.pdf+&cd=5&hl=sv&ct=clnk&gl=se](http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:mnna4i5wPaEJ:goteborgsstadsmuseum.se/sites/default/files/media/pm_atgardsforslag_for_korsvagen-liseberg_gsm.pdf+&cd=5&hl=sv&ct=clnk&gl=se) [2014-12-18]

- Lindroth J. (2014). Wilhelm Friberg. I: *Nationalencyklopedin*. Tillgänglig: <http://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/lång/wilhelm-friberg> [2014-12-31]
- Liseberg (författare saknas). (2014a). *Hållplatser*. Tillgänglig: <http://liseberg.se/sv/hem/Nojesparken/Praktisk-information/Hitta-hit/Hallplatser/?id=83663> [2014-11-24]
- Liseberg (författare saknas). (2014b). *Hitta hit*. Tillgänglig: <http://liseberg.se/sv/hem/Boende/Hotell/Hotell-Liseberg-Heden/Om-oss/Hitta-till-oss/> [2014-11-24]
- Liseberg (författare saknas). (2015). *Balder*. Tillgänglig: <http://www.lisepedia.se/Balder> [2015-01-02]
- Liseberg (författare saknas). (2015c). *Lillköping*. Tillgänglig: <http://www.lisepedia.se/Lillköping> [2015-08-27]
- Liseberg (författare saknas). (2015d). *Linbanan*. Tillgänglig: <http://www.lisepedia.se/Linbanan> [2015-08-27]
- Liseberg (författare saknas). (2015e). *Lustiga Huset*. Tillgänglig: [http://www.lisepedia.se/Lustiga\\_Huset](http://www.lisepedia.se/Lustiga_Huset) [2015-08-27]
- Liseberg (författare saknas). (2015f). *Barnens Paradis (1924)*. Tillgänglig: [http://www.lisepedia.se/Barnens\\_Paradis\\_%281924%29](http://www.lisepedia.se/Barnens_Paradis_%281924%29) [2015-08-31]
- Liseberg (författare saknas). (2015g). *Lisebergs Lustgård*. Tillgänglig: <http://liseberg.se/sv/hem/Nojesparken/Tradgard-och-kultur/Lisebergs-Lustgard/> [2015-09-03]
- Liseberg (författare saknas). (2015h). *Radiobilarna*. Tillgänglig: <http://www.lisepedia.se/Radiobilarna> [2015-09-03]
- Liseberg (författare saknas). (2016). *Nöjesparken*. Tillgänglig: <http://liseberg.se/sv/hem/Nojesparken/> [2016-02-13]
- Liu Y. (2015). *The marvels of Hesdin*. Tillgänglig: <http://www.medievalcodes.ca/2015/04/the-marvels-of-hesdin.html> [2015-10-14]
- Lundin J. (2012). *Wilhelm Friberg – en eldsjäl och idrottspionjär från Majorna*. Tillgänglig: <http://www.majorna.nu/Wilhelmfriberg.htm> [2015-01-02]
- Marden D. (2015a). *Bergbanan*. Tillgänglig: <http://rcdb.com/1453.htm> [2015-06-11]
- Marden D. (2015b). *Rutschebanen*. Tillgänglig: <http://rcdb.com/1054.htm> [2015-06-11]
- Marden D. (2017). *Vliegende Hollander*. Tillgänglig: <http://rcdb.com/3291.htm> [2017-02-26]
- Mikkelsen C. (2014). Göteborgs stadsmuseum. I: *Nationalencyklopedin*. Tillgänglig: <http://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/lång/göteborgs-stadsmuseum> [2014-12-09]

- Miklós V. (2013). *The strange and wonderful history of diving suits, from 1715 to today*. Tillgänglig: <https://io9.gizmodo.com/the-strange-and-wonderful-history-of-diving-suits-from-1262529336> [2017-08-14]
- Nyman C., Hulthén A., Ransgård J., Andersson P., Andersen A., Torkelsson T., Sandmark B., Ernstson N., Kindbom C., Carlson J., Ryder U., Dellblad C., Agård D., Johansson S., Linde B. & Bouvin C. (2013). *Göteborg & Co: Verksamheten 2013* [Elektronisk]. Göteborg: Göteborg & Co. Tillgänglig: <http://np.netpublicator.com/netpublication/n54040503> [2014-12-17]
- Ohlson R. (2014). Tran. I: *Nationalencyklopedin*. Tillgänglig: <http://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/lång/tran> [2014-12-02]
- Olsson O. (2014). Dahlior. I: *Nationalencyklopedin*. Tillgänglig: <http://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/lång/dahlior> [2014-12-23]
- Pettersson Å. (2015). Liseberg. I: *Nationalencyklopedin*. Tillgänglig: <http://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/l%C3%A5ng/liseberg> [2015-06-11]
- Pescovitz D. (2014). Phillip Hinkle. I: *Encyclopædia Britannica*. Tillgänglig: <http://global.britannica.com/biography/Phillip-Hinkle> [2015-11-06]
- Primrose J. (2015). *Universal Studios Hollywood – History Timeline*. Tillgänglig: <http://www.thestudiotour.com/ush/chronology.php> [2015-11-09]
- Rodriguez B. (2015). *History*. Tillgänglig: <http://www.guidetosfot.com/parkinfo/history/> [2015-10-28]
- Rovén H. (2015). Kolmården 50 år firas med nya Bamses värld. *Expressen*, 28 april.
- S&S-Sansei (författare saknas). (2016). *4th Dimension Coaster*. Tillgänglig: <http://www.engineeringexcitement.com/product/4th-dimension-coaster/> [2016-12-30]
- Shabnam M. (2017). Naja Naja. I: *Encyclopedia of Life*. Tillgänglig: <http://eol.org/pages/1055808/details> [2017-08-17]
- SJ AB (författare saknas). (2014). *Köpa resa*. Tillgänglig: <http://www.sj.se/travel/booksearchlocation.form?l=sv&l=sv&intcmp=1173734> [2014-11-24]
- SMHI (Sveriges Meteorologiska och Hydrologiska Institut) (författare saknas). (2014). *Nederbörd*. Tillgänglig: <http://www.smhi.se/klimatdata/meteorologi/nederbord> [2014-11-21]
- Svenska Dagbladet (via Göteborg TT). (2014). Rekord när 69 349 såg Håkan på Ullevi. *Svenska Dagbladet*, 8 juni. Tillgänglig: [http://www.svd.se/kultur/rekord-nar-69-349-sag-hakan-pa-ullevi\\_3638174.svd](http://www.svd.se/kultur/rekord-nar-69-349-sag-hakan-pa-ullevi_3638174.svd) [2014-12-19]
- Svensson A. (2014). *Anders Lamberg*. Tillgänglig: <http://gamlagoteborg.se/tag/anders-lamberg/> [2014-12-19]
- Svensson A. (2016). *Friedericus Rex Sueciae*. Tillgänglig: <http://gamlagoteborg.se/2016/04/10/friedericus-rex-sueciae/> [2017-05-21]
- Söderberg J. (2014). Tobak. I: *Nationalencyklopedin*. Tillgänglig: <http://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/lång/tobak> [2014-12-18]



*The Disney Family Album*. (1984). <https://www.youtube.com/watch?v=W5l-vDOL7vE> [2015-09-25]

Tivoli (författare saknas). (2016). *Forlystelser*. Tillgänglig: <http://www.tivoli.dk/da/forlystelser> [2016-10-27]

Trafikverket (författare saknas). (2015). *Västlänken*. Tillgänglig: <http://www.trafikverket.se/vastlanken> [2015-11-26]

Triotech (författare saknas). (2016). *XD Dark Ride*. Tillgänglig: <http://www.trio-tech.com/products/dark-ride/> [2017-05-06]

Turner T. (2015). 14.1 *Birth of the Genius Loci*.  
[http://www.gardenvisit.com/history\\_theory/library\\_online\\_ebooks/architecture\\_city\\_as\\_landscape/birth\\_genius\\_loci](http://www.gardenvisit.com/history_theory/library_online_ebooks/architecture_city_as_landscape/birth_genius_loci) [2015-11-20]

Törnström M. (2014). *Göteborg centrum*. [http://kartor.eniro.se/s/centrum%20g%C3%B6teborg?cmpid=cpc\\_search-other\\_google\\_dsa-eniro](http://kartor.eniro.se/s/centrum%20g%C3%B6teborg?cmpid=cpc_search-other_google_dsa-eniro) [2014-11-21]

UNHCR (Förenta Nationernas Flyktingkommissariat) (Författare saknas). (2014). *Flyktingar och invandrare sedan 1930-talet i Sverige*. Tillgänglig: [http://www.motallaodds.org/factualweb/se/2.3/articles/1930\\_talet.html](http://www.motallaodds.org/factualweb/se/2.3/articles/1930_talet.html) [2014-12-15]

Världens Historia (författare saknas). (2015). *Alexander Selkirk var verklighetens Robinson Crusoe*. Tillgänglig: <http://varldenshistoria.se/utforskning/skattjakt/alexander-selkirk-var-verklighetens-robinson-crusoe> [2017-08-14]

Västtrafik (författare saknas). (2014). *Linjenätskartor*. Tillgänglig: <http://www.vasttrafik.se/#!/Reseinformation/kartor/linjenatskartor/> [2014-11-24]

Walt Disney World (författare saknas). (2015). *Walt Disney World*. Tillgänglig: <https://disneyworld.disney.go.com/> [2015-10-28]

Wardley J. (2015). *Nemesis 21*. Tillgänglig: <https://www.youtube.com/watch?v=H7OjP4YKYwE> [2015-10-20]

WhiteWater West (författare saknas). (2017). *Shoot the chute*. Tillgänglig: <https://www.whitewaterwest.com/products/shoot-the-chute/> [2017-02-25]

Yau K. (2017). The story of the dragon boat festival. I: *World Stories*. Tillgänglig: <http://worldstories.org.uk/stories/the-story-of-the-dragon-boat-festival/?lang=> [2017-08-18]

Øresundståg (författare saknas). (2014). *Reseplaneraren*. Tillgänglig: [http://www.reseplaneraren.oresundstag.se/v2/querypage\\_adv.aspx?language=sv](http://www.reseplaneraren.oresundstag.se/v2/querypage_adv.aspx?language=sv) [2014-11-24]

## Otryckta källor

Hedin L. (2014). Chef projekt och utveckling, Liseberg. Samtal: 2014-12-04

Nordius A. (2014 & 2015). Universitetsadjunkt på SLU Alnarp vid institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning. Samtal: 2014-11-11 & 2015-11-11

Penzkofer Y. (2017). Marketing and Sales, Zierer Karussell- und Specialmaschinenbau GmbH & Co. Samtal: 2017-08-14

Regan M. (2017). Sales and Operations Manager, WhiteWater West. Samtal: 2017-04-17